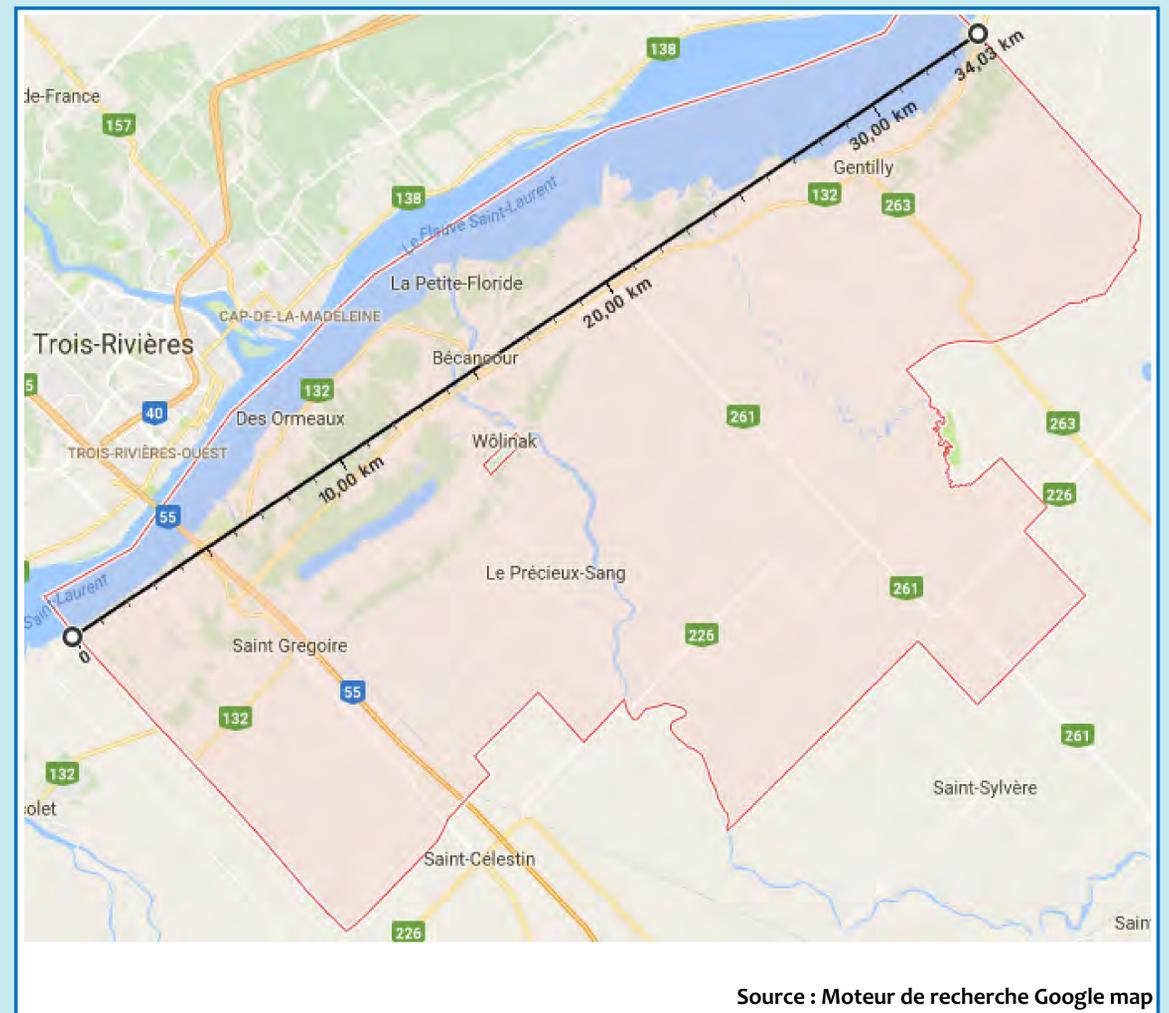


Bécancour et la Grand'Rivière

Cette exposition réalisée par Patrimoine Bécancour illustre les liens qui unissent le territoire de la ville de Bécancour et le fleuve Saint-Laurent.

Avec une rive fluviale qui s'étend sur plus de 30 kilomètres, l'histoire de l'occupation humaine du lieu est à plusieurs égards conditionnée par la présence de la **Grand'Rivière** comme on disait dans le temps !

Bonne navigation dans ce parcours maritime !



Recherche et rédaction : **Raymond Cormier**

Conception graphique et mise en page : **Aline B. Cormier**
Yves Gaudet



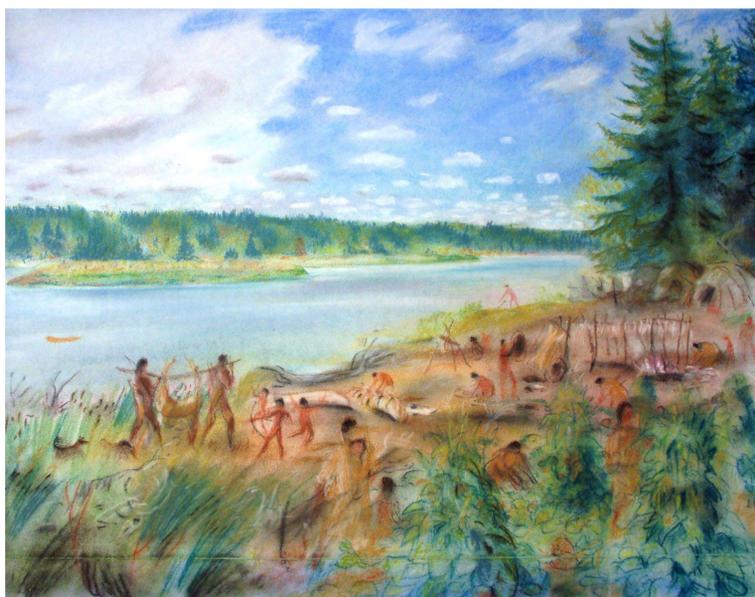
Bécancour et la Grand'Rivière

Après les glaciers ... le peuplement

Il y a plus de 100 000 ans une épaisse calotte glaciaire de plus de 2 kilomètres d'épaisseur recouvre le lieu sur lequel vous vous trouvez ainsi que l'ensemble du nord de l'Amérique. Lors de sa fonte et de son retrait vers le nord, ce puissant phénomène naturel sculpte le paysage de la rivière Bécancour et le lac Saint-Paul.

Il y a environ 13 000 ans avant aujourd'hui (AA), la région est totalement libérée des glaces et les températures se réchauffent. Selon les archéologues, les Premières Nations s'implantent progressivement au cœur de ce paysage façonné par le retrait des glaciers vers 10 000 ans AA. Les chasseurs-cueilleurs de la période paléoindienne fréquentent la région pour profiter de l'abondance du caribou.

Vers 7 000 ans AA, la hausse des températures permet l'arrivée par le sud d'une nouvelle faune et flore. La région se couvre de conifères et le caribou migre vers le nord. Les Autochtones chassent désormais l'orignal, l'ours et le chevreuil, pêchent et consomment différents poissons et végétaux et trappent le castor.



Dessin de Frédéric Back illustrant les Abénakis s'adonnant aux activités de de chasse, de pêche et d'horticulture. Société historique d'Odanak

Pendant la période du Sylvicole, il y a 3000 ans AA, les différentes Nations participent à un vaste réseaux d'interactions et on voit apparaître les premiers objets en terre-cuite ainsi que plusieurs matériaux comme le chert ou la quartzite qui proviennent de régions aussi éloignées que le Labrador ou le sud du lac Ontario. C'est à ce moment que se développent des éléments culturels distinctifs selon les régions.

La forêt mixte caractérise depuis cette époque le paysage actuel de notre région. Ce milieu comporte un large éventail de plantes terrestres et aquatiques qui sont utilisées à des fins alimentaires, hygiéniques et médicinales par les Abénakis. Les arbres fournissent quantité de bois pour le chauffage et la construction d'habitations ainsi que des matériaux pour l'outillage.



Pointe de projectile en quartzite de la période de l'Archaïque (entre 6000 et 3000 ans AA), découverte fortuite dans la région de Bécancour, © andre gill, Société historique d'Odanak

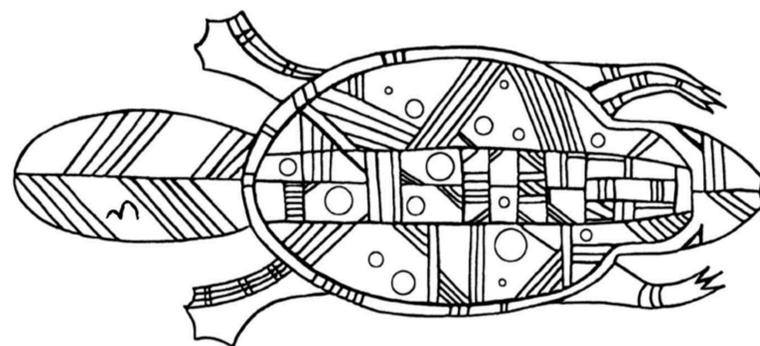


Illustration d'un castor par l'artiste Abénakise Christine Sioui Wawanoloath, Société historique d'Odanak

Recherche et rédaction : Geneviève Treyvaud, Archéologue Ph.D. Institut national de recherche scientifique (INRS-ETE) et Université Laval

Bécancour et la Grand'Rivière



Abénakise et Abénakis entre 1750 et 1770,
Archives de la Ville de Montréal

Les Abénakis ou W8banakiak

Le Ndakinna est le territoire ancestral des Abénakis. Il s'étend à l'ouest jusqu'à la rivière Richelieu et à l'est jusqu'à la rivière Etchemin. Le fleuve Saint-Laurent est sa limite nord, les Montagnes Blanches son centre et sa limite sud, la côte de la Nouvelle Angleterre.

Les terres fertiles et diversifiées permettent aux Abénakis d'y exploiter les ressources marines : les poissons d'eau douce des lacs ou de celles de la mer, ainsi que le chevreuil, l'orignal et le petit gibier ou les oiseaux migrateurs comme l'oie sauvage et le canard.

Les Abénakis plantent du maïs et cueillent des petits fruits, du riz sauvage et du ginseng qui poussent le long des rivières de la rive sud comme la rivière Bécancour, Gentilly et le lac Saint-Paul.



Graines de cerisiers, petits pois et graines
mis au jour lors des fouilles archéologiques
© andre gill, Société historique d'Odanak



Carte du territoire ancestral « Ndakinna » Abénakis (Luc Normandin pour le Musée des Abénakis).
© Société historique d'Odanak



Ossements d'animaux retrouvés dans une fosse
à déchets datant du début du 17^e siècle.
Une mandibule de castor et des ossements de
poisson témoignent de la diète des Abénakis.
© andre gill, Société historique d'Odanak

Recherche et rédaction : Geneviève Treyvaud, Archéologue Ph.,D.
Institut national de recherche scientifique (INRS-ETE) et Université Laval

Bécancour et la Grand'Rivière

Les premiers contacts ... échanges et métissages

C'est par les rivières qui, pour la plupart coulent dans un axe nord-sud, que les Français explorent le territoire et rencontrent les Abénakis avec qui ils échangent différentes denrées européennes contre des fourrures, du maïs, du sirop d'érable et autres.

Selon les premiers explorateurs, les Abénakis résident dans de petits villages et des camps saisonniers le long des rives des cours d'eau, ils se déplacent en familles ou en petits groupes selon les espèces chassées, les distances à parcourir et la durée des séjours.

L'installation des premiers colons dans la région favorise les échanges avec les Abénakis. À la fin du 17^e siècle une première mission jésuite ouvre ses portes à Bécancour, plusieurs familles s'installent près de la mission et partagent le quotidien des nouveaux arrivants européens.



Perles de verre de provenance européenne datant de la fin du 16^e siècle et du 18^e siècle. Les perles proviennent du site archéologique Fort Abénakis (CaFe-7), elles témoignent des échanges entre les Abénakis et les Européens.
© andre gill, Société historique d'Odanak

La rivière Bécancour et ses affluents ... des voies de navigation

Les fouilles archéologiques effectuées ces dernières années dans la région de la rivière Bécancour ont permis de découvrir et de localiser plusieurs établissements Abénakis mais aussi des sites très anciens datant de plus de 3000 ans avant aujourd'hui (AA).

Ces découvertes témoignent de l'utilisation par les Abénakis puis les colons Européens de la rivière Bécancour comme voie de navigation permettant de se rendre jusqu'à la Nouvelle Angleterre.

Les artefacts mis au jour, tels que les outils utilisés pour la chasse, la pêche ou la cueillette, démontrent que la région possède des ressources naturelles riches et diversifiées.



Grattoirs, une partie de biface et une partie d'une pointe de projectile fabriqués à partir de chert. Ils ont été découverts à Bécancour par l'Archéologue Adrian Burke de l'Université de Montréal et son équipe.



Hameçons, dont un fait à partir d'une aiguille et une tête de harpon. Ces artefacts démontrent l'utilisation par les Abénakis d'outils de pêche européens au 18^e siècle.
© andre gill, Société historique d'Odanak

Recherche et rédaction : Geneviève Treyvaud, Archéologue Ph.D.
Institut national de recherche scientifique (INRS-ETE) et Université Laval



Bécancour et la Grand'Rivière

L'occupation du territoire ...

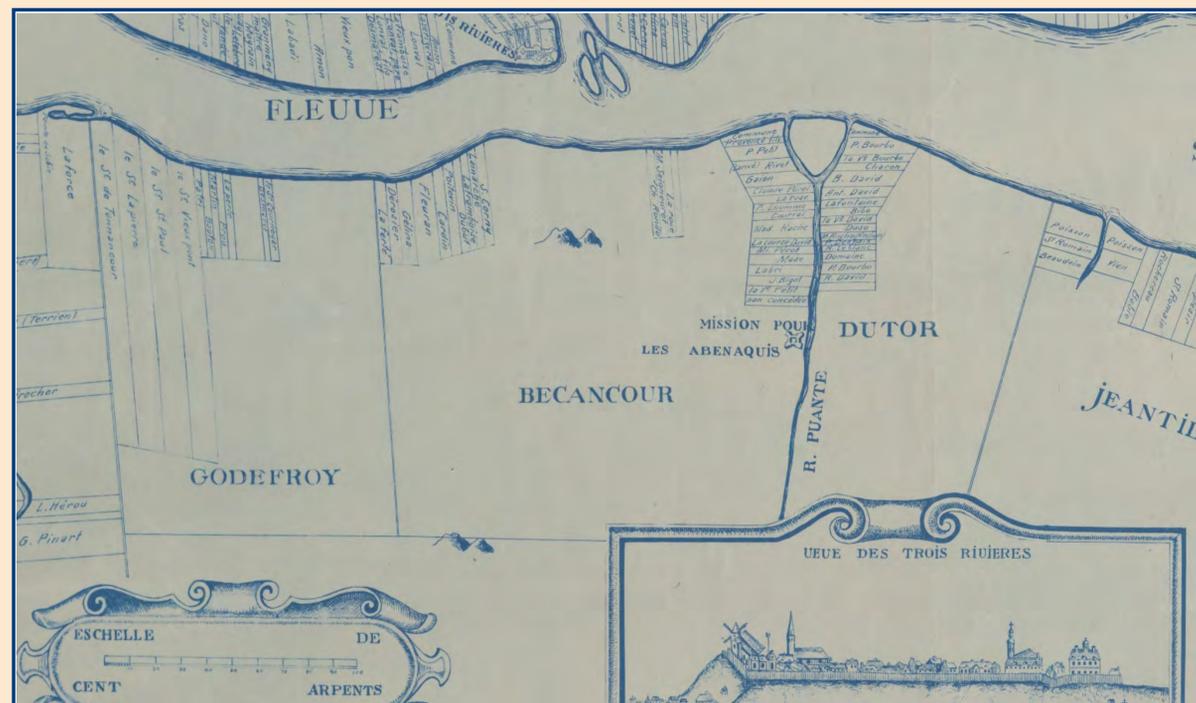
Les premières concessions seigneuriales du territoire sont accordées entre 1637 et 1647 à Jean Godefroy de Lintôt, Michel Le Neuf du Hérisson, François Hertel, Pierre Le Gardeur sieur de Repentigny, Nicolas Marsolet de Saint-Aignan ainsi que Pierre Lefebvre.

Ces seigneuries et fiefs ne sont cependant pas occupés avant le milieu des années 1670, car les raids Iroquois forcent les gens à rester le plus près possible du fort érigé à Trois-Rivières.

La venue du régiment de Carignan en 1665 et l'installation des Abénakis, alliés des Français, émigrés des régions Appalachiennes contribuent à sécuriser un peu plus la rive sud et permettent l'établissement des premiers colons.

Les premiers lieux d'établissements sont échelonnés le long du fleuve et des rivières, Bécancour et Gentilly, l'eau étant la principale voie de communication. Les déplacements s'effectuent en canot au fil des saisons et à pied ou en raquettes en hiver.

Un taux de natalité en croissance et la forte migration des Acadiens dans la région entre 1755 et 1767 font en sorte que le rang de la **Grand'Rivière** est occupé sur toute sa longueur.



Gedeon de Catalogne, Carte du gouvernement des Trois Rivières 1709. Détail. Bibliothèque et Archives Nationales du Québec. G/3451/G46/1709/C383/1921DCA



Chaque point rouge représente une habitation. Carte du gouverneur général James Murray vers 1761. Détail Archives Nationales du Canada NMC-135035



Bécancour et la Grand'Rivière

L'occupation du territoire ...

À partir de ce moment, des colons s'éloignent du fleuve pour former de nouveaux rangs : rang des Acadiens vers Nicolet, deuxième rang de Gentilly, rang du lac Saint-Paul, Cote de Pointu, etc.

L'occupation du territoire ne s'est pas nécessairement réalisée de façon linéaire du nord vers le sud, un rang à la suite de l'autre. Par exemple, le premier village de Gentilly, installé au départ tout près du Fleuve au confluent de la rivière Gentilly, s'est déplacé sur le coteau de Gentilly vers 1840, pour ne plus subir les inondations printanières causées par la crue des eaux.

Un peu plus tard, pour les mêmes raisons, les habitants du premier rang du Cournoyer de la paroisse de Bécancour, initialement installés le long du fleuve, se déplacent également plus au sud sur le chemin du deuxième rang. Celui-ci deviendra plus tard la route 3, située à environ deux kilomètres du fleuve.

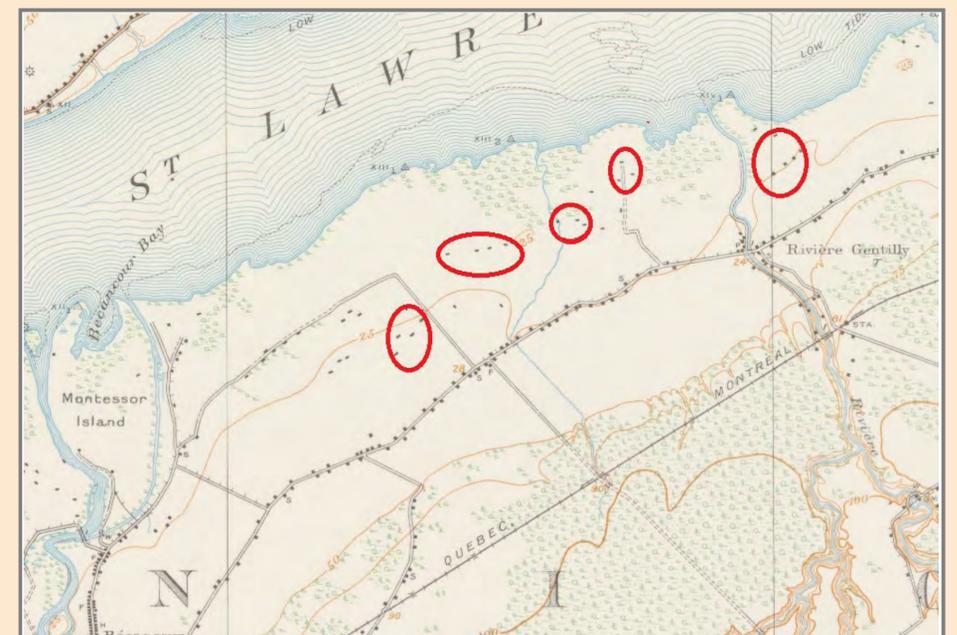
Sur cette carte de 1923, on peut encore constater l'emplacement des anciennes résidences ou bâtiments de ferme abandonnés dans le rang initial identifié par les points noirs encadrés en rouge.



Les lignes noires ont été ajoutées pour souligner le nom des rangs (NDLR)
Joseph Bouchette, *This topographical map of the districts of Quebec, Three Rivers, St. Francis and Gaspé, Lower Canada, 1831*, Détail Bibliothèque et Archives Nationales du Québec G/3450/1831a/B68DCApl

Les colons bâtissent des chapelles, des églises, et réclament des services religieux. Puis, ils militent pour fonder des paroisses. Bécancour est érigée canoniquement en 1722, celle de Gentilly en 1784 et celle de Saint-Grégoire en 1802.

De nouvelles terres sont défrichées toujours plus au sud : la paroisse de Sainte-Grétrude est érigée en 1845. Par ailleurs, les paroisses de Sainte-Angèle-de-Laval (1868) et de Précieux-Sang (1903) tardent à « s'émanciper » des vieilles paroisses de Bécancour et de Saint-Grégoire même si leurs territoires sont occupés depuis longtemps.



Carte 31-1-08 Bécancour 1923
Bibliothèque et Archives Nationales du Québec G3400 s63 C37 31-1-08 1923 CAR



Bécancour et la Grand'Rivière

... L'occupation du territoire

Par ailleurs, il faut noter le rôle du chemin de fer dans le développement économique. En 1861, le chemin de fer du **Grand Tronc**, reliant Montréal à Lévis, inaugure un embranchement entre Arthabaska et un lieu-nommé **Doucet's Landing** (Sainte-Angèle-de-Laval) par les ouvriers du rail qui demeurent dans une auberge tenue à cet endroit par la famille Doucet.

À la construction de ce tronçon, nommé **Petit Tronc**, s'ajoute la construction d'un quai en eau profonde à Sainte-Angèle-de-Laval afin de faire le lien avec Trois-Rivières. Les passagers, le courrier et toutes les marchandises sont transbordées sur un bateau passeur appartenant à une entreprise privée.



Quai de Sainte-Angèle-de-Laval, terminus fluvial du **Petit Tronc**.
(auteur inconnu, photo tirée du livre de Jacques Duhaime *Les Habitants de l'Isle*, 1970.)

Ce terminus ferroviaire et la traverse firent de Sainte-Angèle-de-Laval un important lieu de passage rayonnant bien au-delà de son territoire.

La gare du **Petit Tronc** donne l'opportunité aux gens de se rendre rapidement à Montréal, Québec, l'Ouest Canadien et les États-Unis. Elle facilite également la réception de marchandises et des pièces d'équipements achetés par catalogues et la livraison régulière du courrier à des parents éloignés ainsi que l'utilisation du télégraphe.

Le train est également largement utilisé par les pèlerins des diocèses de Saint-Hyacinthe et Nicolet qui prennent le bateau pour se rendre au Cap-de-la-Madeleine.



Pèlerins au quai de Sainte-Angèle-de-Laval.
(auteur inconnu, photo tirée du livre de Jacques Duhaime *Les Habitants de l'Isle*, 1970)

La gare **Doucet's Landing** prend finalement le nom de **Des Ormeaux** le 21 juin 1936, le Canadien National se pliant aux nombreuses plaintes des citoyens de la région, suite à une campagne de francisation menée par l'Action nationale.



Gare des Ormeaux
Archives du Séminaire de Nicolet



Bécancour et la Grand'Rivière

La pêche ...

Au tout début de la colonie, la pêche contribue à la survie des premiers habitants et se pratique en toute saison :

« Dès les premiers temps des Trois-Rivières, on voit que les Sauvages d'abord puis les Français, allaient faire la pêche au sud du fleuve. Vis-à-vis la ville, sur le côté nord, le Saint-Laurent offre un chenal profond, mais au milieu de sa traverse ce fleuve est coupé par une batture de pierre qui en change le lit entre ce point et la rive sud. C'est un endroit propice à la pêche » (Chronique trifluvienne, Benjamin Sulte, p. 132).

« Un sauvage me vint apprendre aujourd'hui un secret. Il me dit qu'il s'en irait pêcher sous la glace d'un grand étang (Lac Saint-Paul) placé à quelque cinq mille pas au-delà de la grande rivière » vis-à-vis notre habitation » .

(Lettre du Jésuite Paul Le Jeune en 1635)

Outre le fleuve, le lac Saint-Paul et les rivières Gentilly, Bécancour, Godefroy et Marguerite sont également des lieux propices à la pêche.



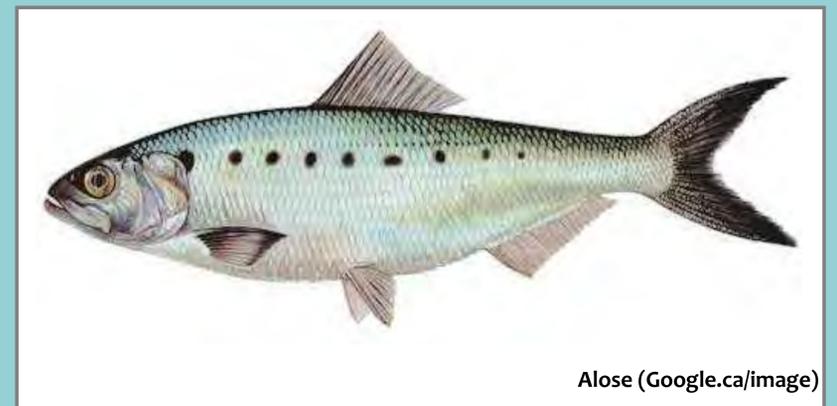
Lac Saint-Paul et à sa droite, le lac aux Outardes (Google.ca/ maps)

Dans la jeune colonie, la pêche est vivrière pour nourrir la famille immédiate. La spécialisation des tâches et le développement du commerce encouragera certains pêcheurs à vendre ou à échanger leurs prises contre d'autres marchandises.

De plus, le calendrier liturgique en Nouvelle France favorise grandement la pêche puisqu'il compte environ 150 jours maigres (tous les vendredis et les samedis, et durant les temps de l'Avent et du Carême) et le poisson fait bonne table dans ces périodes de restriction alimentaire !

Au fil du temps, les techniques de pêche évoluent. Les engins de pêche utilisés se catégorisent en deux groupes : les filets et la ligne dormante.

Les filets désignent tout ce qui est maillé et servent à capturer quatre espèces différentes de poissons. Nous retrouvons le verveux, le rets, la seine à alose et la seine à petits poissons.



Alose (Google.ca/image)

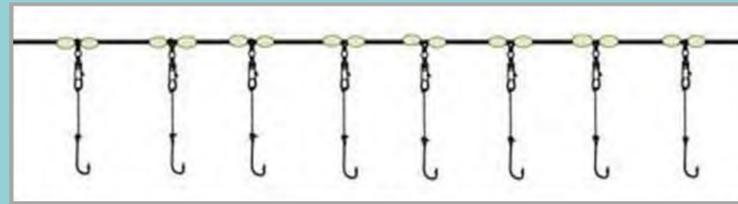


Bécancour et la Grand'Rivière

La pêche ...

La ligne dormante

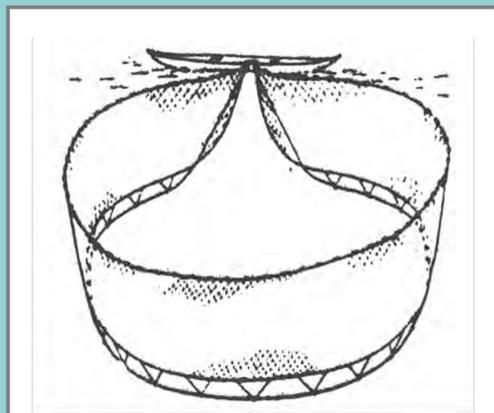
Elle consiste en une grosse ficelle ancrée aux 2 bouts et à laquelle on attache de 100 à 200 cents empiles c'est-à-dire de petites ficelles de 18 pouces se terminant par des hameçons appâtés avec des petits menés ou autres appâts comme de la chair de carpe.



La seine à alose

L'alose se prend au printemps durant une très courte période, soit deux semaines environ. Elle se prend à la seine qui est essentiellement un filet rectangulaire qui se déplace dans le sens du courant à la rencontre du poisson qui remonte le fleuve.

Le filet mesure 7 ou 8 pieds de hauteur sur 300 cents pieds de longueur et baigne dans l'eau profonde à une quinzaine de pieds.

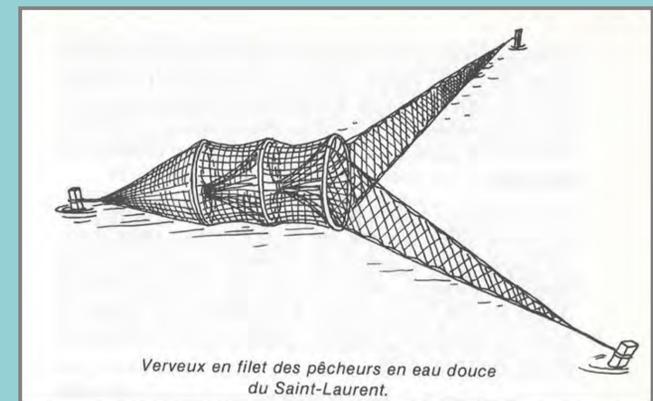


Seine à alose (Google.ca/image)

Par cette technique de pêche très ancienne le pêcheur remorque un bout du filet et encercle le banc de poissons en formant une poche vers l'autre bout du filet attaché à un petit arbre appelé le « chandelier » et lesté par un manchon en plomb.

Les verveux (ou varvaux)

Les **verveux** comptent généralement de 3 à 5 cercles de fer de 3 pieds à 3 1/2 pieds de diamètre. Ils peuvent servir en toute saison. Les ailes (**bannes**) mesurent de 15 à 18 pieds de longueur sur 3 1/2 pieds de hauteur. Elles flottent dans le haut et calent dans le bas pour garder la position verticale. Les entonnoirs (**langues**) se terminent par un trou rond de 8 pouces de diamètre.



Verveux en filet des pêcheurs en eau douce du Saint-Laurent.

Les ailes sont maintenues ouvertes par un support en bois en « X » de 15 pieds à 18 pieds de longueur, et de 3 1/2 pieds de hauteur. On tend entre 3 et 5 verveux dans le sens du courant pour constituer des barrières. Selon la profondeur de l'eau les verveux peuvent également être ancrés ou retenus par des piquets.



André Lenneville de Sainte-Angèle-de-Laval
(collection famille Lenneville)



André Saint-Ours de
Sainte-Angèle-de-Laval
(Les Habitants de l'Isle, 1970)

Bécancour et la Grand'Rivière

La pêche ...

La seine à petits poissons

Cette seine, confectionnée avec de la toile de jute ou du coton à fromage, mesure environ 3 pieds de hauteur et de 30 à 40 pieds de longueur.



Seine à petits poissons
(Google.ca/image)

On enfile dans le haut et le bas de la seine une grosse ficelle que l'on attache aux bâtons placés à chaque bout. La seine se manie par les bâtons : deux hommes la traînent sur les battures submergées.

À tous les 2 ou 3 arpents les hommes se rejoignent au rivage en rapprochant les 2 bouts de la seine et récupèrent le petit poisson pris dans le fond.

La pêche aux poulamons de l'Atlantique

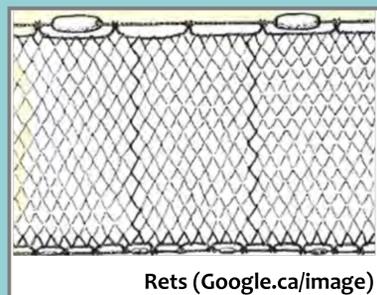
Le poulamon de l'Atlantique est appelé communément le petit poisson des chenaux. Les pêcheurs professionnels les attrapent aux verveux laissant aux amateurs la pêche à la ligne, laquelle se pratique tout le long du fleuve de Gentilly à Saint-Grégoire.

Le comité des fêtes du centenaire de Sainte-Angèle-de-Laval moussa la popularité de cette activité en faisant la promotion du village de Port Saint-Nazaire en 1970.

Depuis le début des années 1980, le petit poisson des chenaux est beaucoup moins présent sur la rive sud du Saint-Laurent frayant davantage dans les rivières Batiscan et Sainte-Anne. Selon certains, la construction du quai dans le parc industriel de Bécancour serait la cause principale dans ce changement de leur route migratoire.

Les rets

On désigne par rets les filets rectangulaires en fil de coton ou de nylon maillés à cinq, six ou huit pouces. Tendus au fond de l'eau à l'aide d'ancre aux extrémités, ils servent surtout à attraper l'esturgeon qui s'empêtre dans les mailles.



Rets (Google.ca/image)

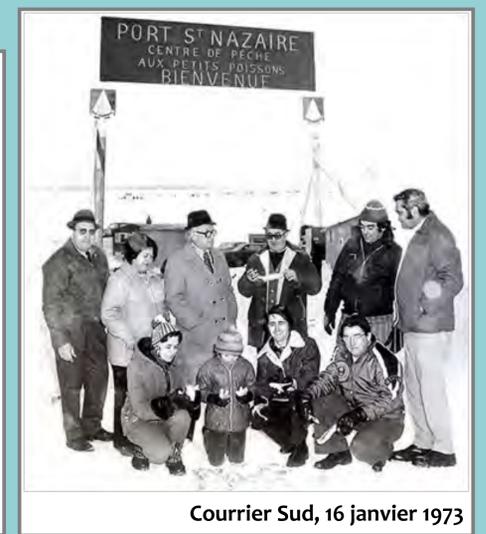


Esturgeon
(Les Habitants de l'Isle, 1970)



La pêche aux petits poissons des chenaux est un sport intéressant et très recherché sur la rive sud du St-Laurent. A Ste-Angèle, nous avons croqué ce véritable petit village sur glace. (Photo Pierre Wibaut)

Courrier Sud ,9 février 1966



Courrier Sud, 16 janvier 1973

Bécancour et la Grand'Rivière

... La pêche

En 1871, lors du premier recensement après la fondation du Dominion du Canada, 123 personnes déclarent posséder près de 21 000 brasses de filets ou seines.

Une brasse équivalant à 6 pieds, le total des filets possédés s'étend ainsi sur plus de 38 kilomètres ! Évidemment, la majorité des répondants sont des cultivateurs ne vivant pas exclusivement de ce métier, mais on en dénombre une quinzaine qui peuvent être considérés comme pêcheurs professionnels.

Peut-être y retrouverez-vous un ancêtre ?

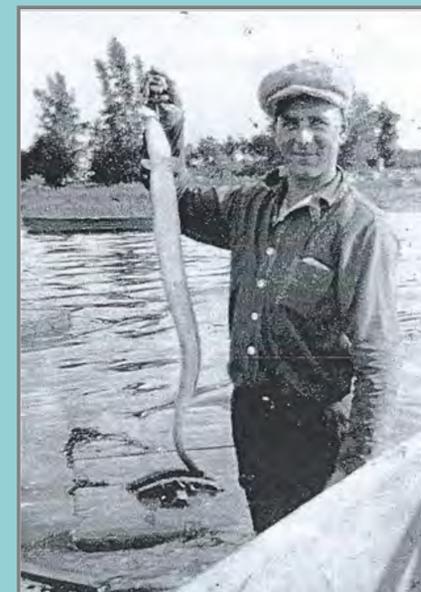
Nom	Nombre de brasses de filets déclarés
Paroisse Saint-Grégoire	
Jean-Baptiste Beaumier	400
Paroisse Sainte-Angèle-de-Laval	
David Richard	1600
Théophile Houle	1000
Alexandre Levasseur	1000
Olivier Levasseur	600
Jean Dumond	600
Honoré Lenneville	500
Paroisse de Gentilly	
Cyrille Brunelle	864
Luc Brunelle	852
Ludger Mailhot	832
(illisible) Brunelle	792
Jean-Baptiste Dumont	700
David Poisson	680
Ludger Tourigny	618
Joseph Houle	480



Poissonnier au marché de poissons de Trois-Rivières (1952)

Les deux secteurs de pêche importants étaient Gentilly et Sainte-Angèle-de-Laval. Les pêcheurs provenant de Gentilly se sont spécialisés dans la pêche à l'anguille tandis que ceux de Sainte-Angèle-de-Laval ont une pêche plus diversifiée : esturgeon, perchaude, bar, alose et barbotte.

L'activité commerciale de pêche d'Honoré Lenneville de Sainte-Angèle-de-Laval, se poursuivra dans le temps. Il appert que son fils Hercule pratiqua également le métier de pêcheur tout comme son petit-fils Victor et ses arrière-petits-fils, André Lenneville propriétaire de Pêcheries Sainte-Angèle-de-Laval et son frère Michel également pêcheur.



Victor Lenneville
(La Grand'Rivière, Juin 2009)

Denis, qui pratique le métier avec son père André, est la cinquième génération de pêcheurs chez les Lenneville. Aujourd'hui il ne reste que quelques pêcheurs de métier dans toute la ville de Bécancour.

Les membres de la famille Lenneville en sont les porteurs de tradition, grâce à cette cinquième génération de pêcheurs. Les quotas, la diminution de la ressource et le travail éreintant expliquent la grande diminution de cette activité.



Annonce de Pêcheries Sainte-Angèle-de-Laval

Bécancour et la Grand'Rivière

La navigation fluviale ...

Nos ancêtres sont futés ! S'établir le long du fleuve ou des rivières, comme ils l'ont fait, est primordial pour la survie de leur établissement.

L'accès à la ressource :

- Pour répondre à des usages domestiques essentiels de boire, cuisiner et se nourrir et de plus, prendre soin des animaux.
- Pour profiter de la force hydraulique pour moudre, scier et transporter les billots.
- Pour pêcher et chasser le gibier à plumes.

Les voies de communication :

La navigation sur l'eau, l'été en bateau et l'hiver en voiture à cheval sur pont de glace, est un moyen rapide de voyager, communiquer, échanger et commercer avec l'extérieur. Déjà en 1687, le potier Macé Martin établi sur la rivière Bécancour, livre par bateau ses terres cuites.



Carte du territoire de la ville de Bécancour (www.Google.ca/maps)

Les principaux points d'embarquement sont à la **Petite Anse** non loin de l'embouchure de la rivière Gentilly (n° 1) sur la carte, la **Baie de Bécancour** à l'extrémité de l'île Montesson (n° 2), la pointe **Doucet's Landing** (n° 3) et la **pointe Godefroy** à l'embouchure de la rivière Godefroy (n° 4).

Un ancien panneau publicitaire témoigne d'une activité commerciale entre les deux rives, Nazaire Turcotte de Gentilly ayant opéré une traverse à l'aide d'un voilier.



Goélette (Archives nationales du Québec)

L'accès au fleuve est fort simple au début : on utilise les plages pour l'embarquement et le débarquement. L'intensification du commerce au 19^e siècle va exiger la construction de quais en bois sur chevalets ou sur pilotis que l'on s'empresse de démanteler avant l'hiver. Ces quais de fortune seront réinstallés au printemps après la fonte des glaces pour éviter qu'elles les emportent.



Panneau d'affichage : N. Turcotte Travercier Gentilly (photo: Daniel Lesage)

Bécancour et la Grand'Rivière

La navigation fluviale ...

Jusqu'aux environs de 1870, on navigue à la rame ou à la voile dans des embarcations construites par leur propriétaire ou dans de petits chantiers navals, comme celui de la famille Cormier établi au lac Saint-Paul.

Déjà en 1777, François Cormier dit Rossignol signe un contrat pour construire une goélette de quarante pieds de quille en bois de chêne, d'épinette rouge et d'un peu de cèdre.

Au total, ce sont près de 150 embarcations qui ont été construites au lac Saint-Paul entre 1777 et 1842 : goélettes, bateau de roi, bateau Durham et barges.

Un important commerce de bois dirigé vers l'Angleterre transite également par le fleuve, de Bécancour jusqu'à Québec à partir du début du 19^e siècle.

Le commerçant Angus Macdonald, résidant à l'île Montesson, achète de grandes quantités de bois dans le bassin de la rivière Bécancour. Il engage bucherons et draveurs pour faire flotter ce bois jusqu'à l'embouchure de la rivière. De là, le bois est assemblé en « cages » que l'on attache ensemble pour former un radeau. Chaque radeau regroupe en moyenne 72 cages et près de 1440 pièces de bois équarries.

Ces embarcations ont servi au transport du bois de chauffage, du foin, des céréales vers les villes et elles ont rapporté tissus, mélasse et autres marchandises.



Radeau de bois équarris (photo Canadian Press)



Bateau Durham (www.google.ca/image)



1841 : Barge à voile carrée vers 1912 (Archives Notman, Musée McCord)

Bécancour et la Grand'Rivière

... La navigation fluviale

À partir des années 1850 les bateaux à vapeur supplantent définitivement l'embarcation à voile, mouvement amorcé par la mise en service de l'Accommodation en 1809, premier navire à vapeur à sillonner le Saint-Laurent.

Propriété de John Molson, ce six chevaux-vapeur comporte des pièces mécaniques qui ont été coulées aux Forges du Saint-Maurice. Lors de son voyage inaugural il relie Montréal et Québec en 66 heures.



Ces bateaux plus volumineux demandent des quais plus imposants et une plus grande profondeur d'eau. À ce chapitre, le havre de Trois-Rivières a préséance sur les quais de la rive sud et devient un port d'expédition de premier plan.

En 1875, seulement deux barges provenant de Gentilly livrent du blé et du foin au port de Québec et une dizaine de barges quittent Bécancour avec des madriers et de l'écorce de pruche.

Quant aux expéditions vers le port Trifluvien, il semble bien qu'elles se limitent au transport de céréales et de foin destinés au marché local, ou réacheminés vers les États-Unis ou l'Europe.



Le havre de Trois-Rivières prend de plus en plus d'importance et répond au besoin du commerce fluvial des deux rives.



Bécancour et la Grand'Rivière

Les ponts de glace ...

Les ponts de glace sur le Saint-Laurent marquent toute une époque, celle d'avant les ponts et les brise-glaces. On s'en remet alors à la nature pour la formation des ponts, ce qui rend aléatoire leur emplacement et leur fiabilité.

En décembre ou en janvier, selon la température, les plus braves essaient de trouver le meilleur tracé qu'on balise ensuite avec des conifères. Le journal *Le Constitutionnel* rapporta que le jour de Noël 1874, près de 300 voitures à cheval avaient traversé le pont de glace.

...« Nous avons maintenant un des plus beaux et des plus solides ponts de glace que l'on puisse désirer. Depuis deux ou trois jours surtout, il est sillonné en tous sens par des centaines de voitures qui apportent l'abondance sur notre marché et viennent activer notre commerce. À la figure réjouie des vendeurs et des acheteurs qui encombrant nos rues, on comprend qu'un pont de glace, même à cette époque de l'hiver, est encore une bonne fortune pour tout le monde ».

(Journal des Trois-Rivières, 18 février 1878)

Outre la fonction économique le pont de glace est un lieu de rencontres sociales et de divertissements. Par exemple les courses de chevaux sont très populaires et objet d'émulation entre les différentes paroisses comme en fait foi cet entrefilet de journal :

« Dimanche dernier, plusieurs de nos amateurs de courses de chevaux se sont rendus sur le fleuve à Sainte-Angèle-de-Laval où les chevaux renommés des paroisses voisines étaient réunis. Le vaillant petit cheval (Petit Gas) conduit par son propriétaire M. Léopold Cyrenne a remporté facilement la victoire, à la grande joie de ses nombreux admirateurs et à la grande déception de ses rivaux qui croyaient bien lui faire trouver là un Waterloo ».

(Le Bien Public, 19 décembre 1912)



Pont de glace reliant Trois-Rivières et Sainte-Angèle-de-Laval 1915 (collection Sutcliffe, Musée McCord)

Les ponts de glace reliant Trois-Rivières à la Rive-Sud revêtent une grande importance sur le plan économique. Les agriculteurs et les commerçants tirent un bénéfice de cette traversée.

Le marché de Trois-Rivières accueille bien le foin, le bois de chauffage, la viande, les œufs et les céréales provenant de la rive sud tandis que les commerçants de Trois-Rivières vendent des marchandises (mélasse, coton et autres) et des équipements importés ou fabriqués à Trois-Rivières.



Vue de Trois-Rivières à partir du pont de glace (Collection Sutcliffe, Musée McCord)

Bécancour et la Grand'Rivière

... Les ponts de glace

Le miracle du pont de glace

L'histoire du sanctuaire du Cap-de-la-Madeleine est intimement liée au pont de glace qui relie cette localité à celle de Sainte-Angèle-de-Laval. Dans cette portion du fleuve Saint-Laurent les conditions pour la formation d'un pont de glace sont excellentes, les battures et les bancs de sable favorisant une prise rapide des glaces.

À l'hiver 1879, le curé de la paroisse Sainte-Marie-Madeleine entreprend des démarches pour construire une nouvelle église demandant qu'un pont de glace se forme pour récupérer la pierre nécessaire à Sainte-Angèle-de-Laval. Cependant, aucun pont ne se forme durant l'hiver malgré les prières répétées des paroissiens. À la mi-mars, des banquettes commencent à se détacher et poussées par le vent elles s'agglutinent, permettant à quelques braves citoyens de les faire tenir ensemble en les arrosant durant quelques jours.



Tableau de Pierre Doucet, *Le pont de glace mis sous la protection de la Vierge Marie* (Église de Sainte-Angèle-de-Laval)

Ce pont a permis le transport de plusieurs cargaisons de pierre sans aucun incident. Pour commémorer ce pont de glace miraculeux, relevant d'un exploit de braves paroissiens ou d'une intervention divine de la Sainte Vierge, les pères Oblats de Marie Immaculée firent ériger en 1924 sur le site du sanctuaire le Pont des chapelets qui est traversé depuis lors par des centaines de milliers de pèlerins à chaque année.

Les aléas causés par les ponts de glace

Les ponts de glace ne sont pas toujours fiables et peuvent être la cause d'accidents, ce que rapportent les journaux du temps.



Photo d'époque montrant un accident, la glace ayant cédé sous le poids de la cariole (collection Sutcliffe, Musée McCord)



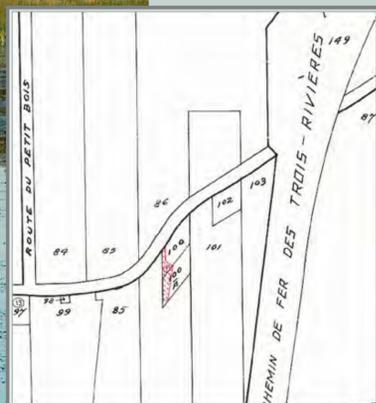
Au printemps, la traversée se termine parfois en chaloupe lorsque les glaces s'effritent. 1918 (collection Sutcliffe, Musée McCord)

Bécancour et la Grand'Rivière

Le quai de Sainte-Angèle-de-Laval ...

Historiquement, le quai de Sainte-Angèle-de-Laval est avant tout le terminus de la ligne de chemin de fer Arthabaska - Sainte-Angèle-de-Laval, propriété du Grand Tronc puis du Canadien National. L'un des plus important et influent promoteur de cette ligne est le maire de Trois-Rivières Joseph-Édouard Turcotte, natif de Gentilly. L'influence de cette ville est si grande que même le cadastre de 1877 le reconnaît en notant que la voie de chemin de fer des Trois-Rivières - Arthabaska passe sur le lot 149 de Sainte-Angèle-de-Laval.

Les trains se rendent directement sur le quai qui appartient au Grand Tronc. Les voyageurs prennent le traversier tandis que les marchandises sont transbordées sur des barges, goélettes ou bateaux à vapeur selon le cas.



Cadastre de 1877 de la paroisse de Sainte-Angèle-de-Laval, détail



Quai de Sainte-Angèle-de-Laval (auteur inconnu)

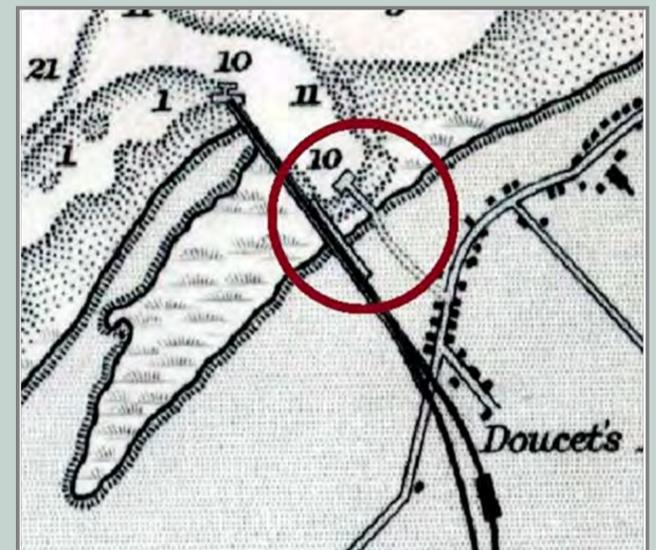
« Tout le matériel de la manufacture de verrerie est arrivé à Doucet's Landing et, depuis jeudi, les charretiers sont occupés à le transporter sur le terrain de M. Vanasse. Nous espérons que le tout va marcher rapidement ».

(Journal de Québec, 10 novembre 1885)

Dès le départ, la famille Bourgeois de Sainte-Angèle-de-Laval obtient le contrat avec la compagnie de chemin de fer pour le transport de la poste et des marchandises vers Trois-Rivières. C'est ainsi qu'elle peut utiliser le quai pour accoster ses bateaux.

En 1906, la ville de Trois-Rivières décide d'opérer elle-même le service de traverse en achetant les traversiers de la famille Bourgeois. Ne pouvant semble-t-il utiliser le quai du Grand Tronc, les commissaires du havre de Trois-Rivières donnèrent en 1907 un contrat à Napoléon Bourgeois pour ériger un quai sur pilotis, tout juste à l'est de celui du Grand Tronc.

Ce deuxième quai est d'autant plus réalisable que le gouvernement avait fait creuser deux ans auparavant un bassin de 800 pieds sur 450 pieds, avec un tirant d'eau de 13 pieds, au coût de 15 000 \$, ce qui amène un journaliste à tirer sa révérence au nouveau député Lemieux !



Map : River St. Lawrence Bécancour to Lake St. Peter. Détail

« Le comté de Nicolet ne doit pas regretter d'avoir changé de député lors des dernières élections générales. En effet nous voyons que l'honorable député de ce comté, M. R. Lemieux, solliciteur général, vient d'obtenir des montants considérables du département des Travaux Publics, lesquels serviront à faire de grandes améliorations dans ce comté. »

Brise-glaces à Sainte Angèle	\$ 5 000
Dragage à Doucet's Landing	\$ 15 000

(L'Union des Cantons de l'Est, 16 juin 1905, p. 2)

Bécancour et la Grand'Rivière

... Le quai de Sainte-Angèle-de-Laval

Ce deuxième quai se retrouve dans le prolongement de l'actuelle rue des Tulipes (ancien lot 86 du cadastre de Sainte-Angèle-de-Laval). Le terrain du quai appartenait au fils de Charles Bourgeois, qui le revendit l'année suivante à son cousin Charles Bourgeois. Il est bien noté au contrat que le terrain possède la grandeur requise pour y mettre le bois nécessaire au dit bateau à vapeur, dont la chaudière est alimentée par un feu de bois.

Quelques photographies du quai à différentes époques.



Quai de Sainte-Angèle-de-Laval, date inconnue



Bateau en hibernation sur le quai sur pilotis de Sainte-Angèle-de-Laval. Actuelle rue des Tulipes (collection Sutcliffe, Musée McCord)

On ne sait pas exactement combien de temps dura la coexistence des deux quais mais selon l'auteur Le Toux, il est question en 1914 de construire un nouveau quai à Doucet's Landing pour les besoins de « la Traverse » et le quai de 1907 n'est plus évoqué à partir de ce moment-là contrairement à celui du Grand Tronc.



La salle des passagers du quai au début des années 1960 (Archives de la ville de Trois-Rivières)

À partir de cette date, le gouvernement fut souvent interpellé par les élites régionales pour améliorer le quai du Grand Tronc. Ainsi en 1926, le maire et député de Trois-Rivières Arthur Bettez déclara que le quai de Doucet's Landing était une vraie honte.

Il semble bien que la supplique de monsieur Bettez fut entendue par le gouvernement car le ministère des Travaux publics fit paraître le 16 août 1927 une demande de soumissions pour la rénovation du quai à Doucet's Landing.



Photo aérienne du quai avec le traversier le M.V. Trois-Rivières vers 1965 (Archives de la ville de Trois-Rivières)

Bécancour et la Grand'Rivière

Les Traverses de Sainte-Angèle-de-Laval - Trois-Rivières ...

Au début, la traversée du fleuve entre la rive sud et Trois-Rivières n'est pas réglementée et chacun peut offrir le service avec des canots, chaloupes ou petits bateaux. La première licence est, semble-t-il, accordée à **Jean Bellefeuille**, le 19 janvier 1798. Ce dernier réside probablement sur l'actuel territoire de Sainte-Angèle-de-Laval officiellement créée en 1870.

En avril 1827 le gouvernement publie une nouvelle réglementation concernant les traversiers œuvrant dans le district de Trois-Rivières. Il est spécifié que tout traversier doit obtenir une licence et avoir à son service au moins trois hommes, deux canots et un bateau ou chaland.

La traverse doit également fournir une plate-forme pour l'embarquement des personnes, des bagages et des animaux. De plus, la réglementation énumère les différents prix pouvant être demandés pour le transport des personnes, attelages, animaux, et autres catégories de marchandises, établissant par ailleurs une gratuité pour le transport de la poste Royale !

Le second traversier licencié est celui de **Pierre Guin** de Saint-Grégoire. Dans une annonce il se veut rassurant sur la sécurité de son service :

« M. Pierre Guin informe le public et particulièrement messieurs les voyageurs, qu'ayant obtenue une licence de traversier, il s'est pourvu d'un nombre suffisant de bons bateaux, canoés et de barges légères et sûres pour traverser, de cette ville à l'autre côté etc. »

(L'Argus, 20 septembre 1826)

Selon la Société du Patrimoine de Trois-Rivières, le « Normand », propriété **d'Édouard Normand** de Trois-Rivières, fut le premier traversier à vapeur a effectué la navette entre les deux rives à compter de 1847, toutefois il cessa ses opérations l'année suivante.

En 1853, deux citoyens de Sainte-Angèle-de-Laval, **Charles Bourgeois** et **Hilaire Doucet**, mettent en service des traversiers à vapeur. M. Bourgeois met en fonction le « Charles-Édouard » tandis que M. Doucet lui fait concurrence avec le « Bécancour ». Les deux traversiers cohabitent jusqu'en 1860.

Pour annoncer ses services, Hilaire Doucet fait paraître des annonces dans le journal.



Hilaire Doucet est âgé de 39 ans lorsqu'il lance son entreprise de traverse. Il a hérité, avec son frère Joseph, de la maison paternelle qui sert d'auberge dans le village de Sainte-Angèle-de-Laval. La liaison maritime entre Sainte-Angèle-de-Laval et Trois-Rivières attire de nombreux passagers. Malgré tout, il abandonne son service en 1860.

Bécancour et la Grand'Rivière

Les Traverses de Sainte-Angèle-de-Laval - Trois-Rivières ...

De son côté, le capitaine Charles Bourgeois est le petit fils de Joseph Bourgeois, un acadien de Port-Royal déporté en Nouvelle-Angleterre et venu s'établir dans la région.

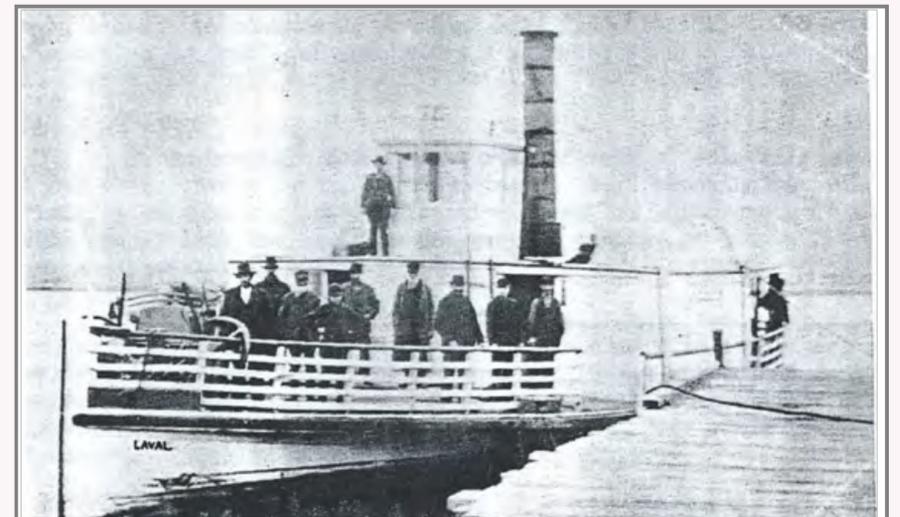
Il maintiendra son service de traversier durant plus de cinquante ans, mais d'autres bateaux succéderont au « Charles-Édouard » : le « Trois-Rivières » acquis en 1854, puis remplacé par le « Sorel », rebaptisé « Cité des Trois-Rivières », en l'honneur de la ville de Trois-Rivières qui venait d'obtenir sa charte de cité.



Le « Sorel » rebaptisé le « Cité des Trois-Rivières »
(Photo tirée du livre de Jacques Duhaime, Les Habitants de l'Isle, 1970)

En 1868, ce bateau traverse fera place au « Laval », lequel offrira le service maritime vers Trois-Rivières jusqu'en 1873.

Quoique de dimensions raisonnables pour l'époque, son pont avant est trop petit pour accommoder chevaux et voitures. La veille des jours de marché, les cultivateurs de la rive sud doivent charger à bord les coffres de légumes et de victuailles et conduire chevaux et voitures à l'auberge du village pour la nuit.



Le « Laval »
(Photo tirée Les Habitants de l'Isle, 1970)

Ce traversier fait la navette Sainte-Angèle-de-Laval - Trois-Rivières jusqu'en 1873 date à laquelle il est affecté à la pointe Godefroy pour y continuer le même service de navette. Il est remplacé par le « Saint-Nicholas » qui deviendra le « Bourgeois ».

Le capitaine Bourgeois n'a pas reculé devant les sacrifices pour faire l'acquisition du « St-Nicholas » pour pouvoir disposer du « Laval » à la rivière Godfroid,(sic) et doter ainsi la ville d'une voie de communication dont l'absence se faisait si vivement sentir ».

(Le Journal des Trois-Rivières, 19 juin 1873)

Bécancour et la Grand'Rivière

Les traverses de Sainte-Angèle-de-Laval - Trois-Rivières ...

Le « Bourgeois » est un bateau à aubes, fabriqué en bois, et par conséquent incapable d'affronter les banquises.



Le « Bourgeois » (Photo tirée du livre de Jacques Duhaime, *Les habitants de L'Isle*, 1970)

On connaît peu de ce monsieur Demers de Gentilly sinon qu'au recensement de 1881, il a 41 ans et se déclare commerçant. Son épouse se nomme Émilie Tourville et ils ont quatre enfants.

Cependant, Jean Demers ne réalisa jamais le service auquel il s'était engagé. Sa crédibilité sera largement entachée par l'incident et c'est à Charles Bourgeois que revint la responsabilité d'assurer le service hivernal, ce qu'il fit mais, comme à l'habitude, au moyen de canots lorsque les glaces étaient trop nombreuses ou les coups de vent trop violents.

L'avenir était assurément aux bateaux à coque d'acier et à hélice ! En 1884, suite à une requête de la ville de Trois-Rivières le capitaine Bourgeois fit construire le « Glacial », un bateau à hélice à coque de bois renforcée d'acier. Il fut en service jusqu'en 1914, lorsqu'il s'échoua sur l'île de la Poterie (Wayagamack) poussé par de forts vents et des banquises à la dérive.

En janvier 1882, plusieurs Trifluviens s'adressent à leur Conseil de ville pour le prier de prendre les moyens d'assurer une traversée par bateaux à vapeur en hiver (« Journal de Trois-Rivières » 23 janvier 1882 p. 2.).

Faisant suite à ces pressions populaires, le conseil de ville de Trois-Rivières prend la décision d'accorder à Jean Demers de Gentilly « ... une licence pour la traverse en hiver devant la ville . Le bateau -passeur de M. Demers est à hélice et commencera ses voyages réguliers le 1^{er} décembre prochain. Sa licence sera en force jusqu'au 30 avril 1883. » (Journal de Trois-Rivières, 26 octobre 1882).



Le « Glacial » (source photo jrad.short.ca)

Bécancour et la Grand'Rivière

Les traverses de Sainte-Angèle-de-Laval – Trois-Rivières ...

À cette époque il existe deux tarifs pour le bateau, un pour l'été et un autre pour l'hiver. Tarifs en 1905 : pour fins de comparaison, le salaire quotidien d'un ouvrier est d'environ 6 \$.

		Été	Hiver
Chaque personne au-dessus de 12 ans,	aller et retour le même jour	10 ¢	25 ¢
Chaque personne au-dessous de 12 ans,		5 ¢	15 ¢
Un mouton		5 ¢	5 ¢
Un cochon mort		10 ¢	10 ¢
Un veau		10 ¢	10 ¢
Un quart d'huile de charbon		15 ¢	20 ¢
Un coffre ordinaire de viande		10 ¢	10 ¢
Une tonne de mélasse		50 ¢	75 ¢
Une bête à cornes		25 ¢	50 ¢
Un cheval		25 ¢	50 ¢
Une voiture, avec son conducteur, chargée de 1000 lbs		25 ¢	50 ¢
Une voiture, avec son conducteur, chargée de 2000 lbs		50 ¢	1 \$

Source : Tiré du procès-verbal du 31 mars 1905 de la corporation de la Cité des Trois-Rivières, cité dans Réjean Hould « La Traversée d'une rive à l'autre », Trois-Rivières, 1978, p.51

Charles Bourgeois meurt en 1905 à l'âge de 84 ans. L'année suivante la Corporation de la Cité de Trois-Rivières achète de la succession Bourgeois les deux bateaux alors en service : le « Glacial » et le « Bourgeois ».

À l'automne de 1907, le « Bourgeois » sombre ayant été frappé par des barges poussées à la dérive par de forts vents. En 1908, Messieurs Guin et Hamelin achètent, de la Cité de Trois-Rivières le « Glacial » et continuent d'opérer la traverse jusqu'en 1912 alors que la Cité de Trois-Rivières reprend le service et ce jusqu'à l'ouverture du pont en 1967.

Au cours de ces années, les bateaux suivants sont respectivement mis en service :



Le « Progrès » en circulation en 1914 (Site internet : genealogieplanète.com)

En 1914, le « Progrès » est lancé, il sera rebaptisé le « La Vérendrye ».

Par la suite, le « Cité des Trois-Rivières » emprunte régulièrement le fleuve à compter de 1928.



Le « Cité des Trois-Rivières », 1928. (Cap-aux-Diamants : carte postale)



Le « Lavolette » (Archives de la ville de Trois-Rivières)

Puis le « Lavolette » construit par Marine Industries de Sorel en 1947, s'impose sur la Grand'Rivière. Avec la mise en service de ce traversier, la navigation fluviale entre dans l'ère moderne. Parmi les innovations, il faut noter que les véhicules entrent, contournent la chambre des machines et se placent à la queue leu leu, prêts à sortir. (Les habitants de l'Isle, J. Duhaime, p. 101)

Bécancour et la Grand'Rivière

... Les traverses de Sainte-Angèle-de-Laval – Trois-Rivières

En 1954, on ajouta le « Radisson » construit dans les chantiers de la Davie Shipbulding de Lauzon. De par les dimensions et l'allure générale, il apparaît comme étant une reproduction du « Laviolette ».



Le « Radisson » (Archives de la ville de Trois-Rivières)



Le M.V. Trois-Rivières, (Deslcampe.net)

Le M.V. Trois-Rivières fut par la suite loué à 1 \$ par année à la Compagnie de Navigation Cartier qui le mit au service de la traverse de l'Île aux Coudres - Saint-Joseph-de-la Rive. En 2007, le Trois-Rivières fut racheté par un armateur haïtien pour effectuer la navette Port-au-Prince - Jérémie, une distance de 300 kilomètres d'une durée d'une douzaine d'heures.

Finalement en 1962 le « M.V. Trois-Rivières » fut mis en service.

« Très puissant, d'une grande maniabilité, mais de construction assez rudimentaire, il était surtout fait pour les véhicules, qui se cordaient sur le pont à ciel ouvert.

C'est lui qui devait fermer l'histoire des traversiers après quelques années de service seulement. Ironie du sort, il portait le même nom que celui qui fut incendié un siècle plus tôt alors que le service entre les deux rives était à ses débuts. »

(Les habitants de l'Isle, J. Duhaime, p. 101 - 102)

À l'ouverture du pont le 20 décembre 1967, la ville de Trois-Rivières cesse immédiatement les activités de la traverse, mettant fin à l'emploi de 56 personnes.

Un comité de reclassement des anciens employés est formé pour les aider; ceux-ci pourront alors prendre leur retraite, réintégrer le marché du travail ou suivre des cours de perfectionnement.

Ainsi certains capitaines retournent aux études pour obtenir une licence de navigation sur les Grands Lacs.



Bécancour et la Grand'Rivière

La pointe Godefroy et le lac Saint-Paul ...

La pointe Godefroy, également connue sous le nom de pointe Hanson, est la pointe de terre située à l'embouchure de la rivière Godefroy et du fleuve Saint-Laurent. Durant tout le XIX^e siècle, cette pointe joue un rôle important dans les communications entre les deux rives du fleuve.

Vers 1850, le capitaine Vigneau met en service un bateau à vapeur « Le Doré » qui maintiendra ses opérations durant un certain nombre d'années. Ce bateau sera racheté par le capitaine Chaillé qui l'affectera au transport et Sorel comme nous l'apprend cette publicité.

Liaisons maritimes vers Trois-Rivières



Embouchure de la rivière Godefroy et fleuve St-Laurent en amont de Québec. (River St.Lawrence above Quebec 1860) Détail. (Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

La première traverse reliant la pointe Hanson à Trois-Rivières est assurée par le « horse boat » de Pierrot Vigneau. Ce bateau est mis en opération dès 1839. Il n'existe pas de représentation de ce bateau mais sa motricité peut correspondre à la photographie ci-dessous où deux chevaux marchent sur des tapis roulants accouplés à des roues à aubes.

LE DORÉ,

Bateau-a-Vapeur Traversier.

LE DORÉ fera la traverse entre SOREL et BERTHIER les **Mardis** et **Samedis** de chaque semaine, à huit heures et demie A. M. Il attendra les passagers venant des bateaux-à-vapeur de la Ligne Canadienne qui désirent traverser.

CAPT. CHAILLÉ.

Sorel, 13 août 1857.

Horaire des traversées du Doré
Publicité du capitaine Chaillé
(Gazette de Sorel, 13 août 1857)



Photo d'un « horse boat (Google.ca/image)

Un passager nous décrit une traversée périlleuse qu'il a fait à bord d'un petit bateau nommé la «Punaise», effectuant la navette entre Trois-Rivières et la pointe Godefroy vers 1855.

« La « Punaise » s'avançait au large. Une commère s'était levée de son siège pour aller prendre quelque chose dans son panier de l'autre côté du vapeur. Ce mouvement déranga l'équilibre de la « Punaise », ses aubes se mirent à battre l'air à tribord, pendant que ses roues à bâbord se noyaient jusqu'à l'essieu. Le capitaine lâcha un juron formidable et demanda à la femme si elle voulait faire périr tout le monde à bord etc... ».

Bécancour et la Grand'Rivière

... La pointe Godefroy et le lac Saint-Paul

En 1850, Étienne Leblanc, résidant du lac Saint-Paul organise un nouveau transport quotidien entre le lac et Trois-Rivières en passant par la rivière Godefroy.

Il s'équipe d'un bateau à vapeur de 70 pieds de longueur, le « Saint-Paul », lequel remorque trois autres petits bateaux d'une cinquantaine de pieds. Cette flottille peut transporter une centaine de passagers avec leurs bagages.

Le lac Saint-Paul n'ayant que trois pieds au-dessus du niveau du fleuve, Étienne Leblanc suppléa au manque d'eau de la rivière, dans la période des eaux basses, en laissant tirer sa flottille par un cheval qu'il tenait à l'endroit appelé le Petit Sault où le chenal était le moins profond sur une longueur de six ou sept arpents. Ce cheval du nom de « Bostic » est vite devenu légendaire parmi les voyageurs qui ne manquaient pas de l'acclamer chaque fois qu'il prenait son service.

La traversée de la rivière Godefroy

La traversée de la rivière Godefroy est rendue possible par un bac ou par l'utilisation d'un pont, lorsqu'il ne résiste pas aux débâcles. Le premier pont, érigé en 1848, a peut-être subi une avarie causée par les glaces, car le gouvernement en a fait ériger un nouveau en 1861, tout en offrant ses droits de péage par encan. Le deuxième pont est également emporté par les glaces au printemps 1873.

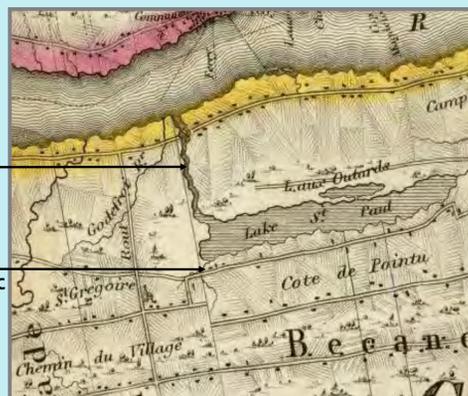
Le capitaine Charles Bourgeois de Sainte-Angèle-de-Laval qui a fait construire un nouveau pont à ses propres frais à l'été 1889 verra son bien disparaître sous le poids des glaces en 1890. Dorénavant, le transport sera permis seulement au moyen du bac. La sécurité des voyageurs ne semble pas assurée par ce moyen de transport comme le rapporte le journal Le Bien Public qui relate un fait vécu tragique :

« M. Nérée Vignault, M. Adolphe Guin, surnommé Pitre, et M. Landry, fils de Joseph Landry revenaient de Sainte-Angèle et avaient pris place dans le bac du passeur à l'embouchure de la rivière Godefroy. Une première voiture les avait précédés; le cheval qui la conduisait s'étant mis à reculer, ce mouvement fit reculer aussi la voiture qui portait M. Vigneault et ses compagnons de telle sorte que voiture et passagers furent précipités à l'eau. Avant qu'on ait pu secourir les malheureux tous avaient disparu pour ne plus reparaitre vivants. Les rares témoins de cette lugubre tragédie en garderont un souvenir inoubliable ».

(Le Bien public, 17 octobre 1912)



Maison d'Étienne Leblanc
située au 14730 Chemin Leblanc



Petit Sault

Monsieur Leblanc mit fin à cette liaison maritime en 1873, ce qui amène les gens de la région à revendiquer la construction d'un quai à la pointe Hanson. Le quai sera érigé et permettra au capitaine Joseph Bourgeois de Sainte-Angèle-de-Laval d'offrir un service régulier de traverse avec le « Laval » jusqu'en 1885.

Le capitaine Napoléon Bourgeois prendra la relève avec le « Bourgeois » jusqu'en 1908. Ce service sera abandonné par la suite au profit de la traverse de Sainte-Angèle-de-Laval, malgré l'opposition des marchands de Trois-Rivières qui craignaient une baisse de clientèle.

Cet accident est à l'origine d'une pétition des citoyens de Saint-Grégoire et de Sainte-Angèle-de-Laval visant la construction d'un nouveau pont en acier. Celui-ci est finalement érigé en 1918 après la tenue d'un référendum parmi la population. Afin d'augmenter la sécurité des voyageurs et éviter que la route ne soit inondée, le pont est construit au sud de l'île à Désilets ce qui amène la création d'un nouveau tracé de route pour s'y rendre. Avec ce nouveau tracé, les résidents de la maison Hanson se trouvent maintenant bien isolés sur le bord du fleuve.



Maison érigée vers 1830 pour Pierre Le Prince, aubergiste. Acquis par Hanson le 21 mars 1833.



Bécancour et la Grand'Rivière

Le pont Laviolette ...

L'ouverture du pont Laviolette le 20 décembre 1967 marquera la fin de plusieurs décennies de campagnes de promotion et de pressions politiques et citoyennes en faveur d'un lien permanent entre la rive sud et la rive nord.

Sans mentionner tous les acteurs de cette saga, notons l'influence particulièrement efficace des commerçants de Trois-Rivières, de l'avocat François Nibert (membre de la chambre de commerce et secrétaire du comité pour le pont) et de la station radiophonique CHLN.



François Nibert

Cette dernière diffusa continuellement de 1948 à 1960 le slogan « **Le pont il nous le faut et enfin nous l'aurons** ». Cette ritournelle fut entendue par la population près de 65 000 fois, servant ainsi à mobiliser les forces vives de la région autour de ce projet.



Oscar Thifault

Le célèbre compositeur de la chanson populaire le « Rapide Blanc », Oscar Thifault, contribue également à ce mouvement d'appui en enregistrant en 1954 une chanson ayant pour titre « Le pont de Trois-Rivières ».

Le pont de Trois-Rivières

**On a fait une souscription
Pour se faire bâtir un pont
Qui fera j'en suis certain
L'orgueil de nos citoyens.
Sur le fleuve aux Trois-Rivières
Tout le monde en sera fier**

**Mes amis pensez-y donc
Il faut avoir le pont Trois-Rivières
Mes amis pensez-y donc
J'ai hâte de passer su'l pont**

**L'aut' jour ma blonde m'attendait
L'aut'côté je la voyais
On était pris dans la glace
Pas capable de traverser
Moé j'criais Amérentienne
J'te verrai la semaine prochaine**

**Mes amis pensez-y donc
Il faut avoir le pont' Trois-Rivières
Mes amis pensez-y donc
J'ai hâte de passer su'le pont**

(1^{er} et dernier couplet ainsi que le refrain) :

Source Disque Carnaval C-500 « La Cabane à sucre »

Bécancour et la Grand'Rivière

... Le pont Laviolette

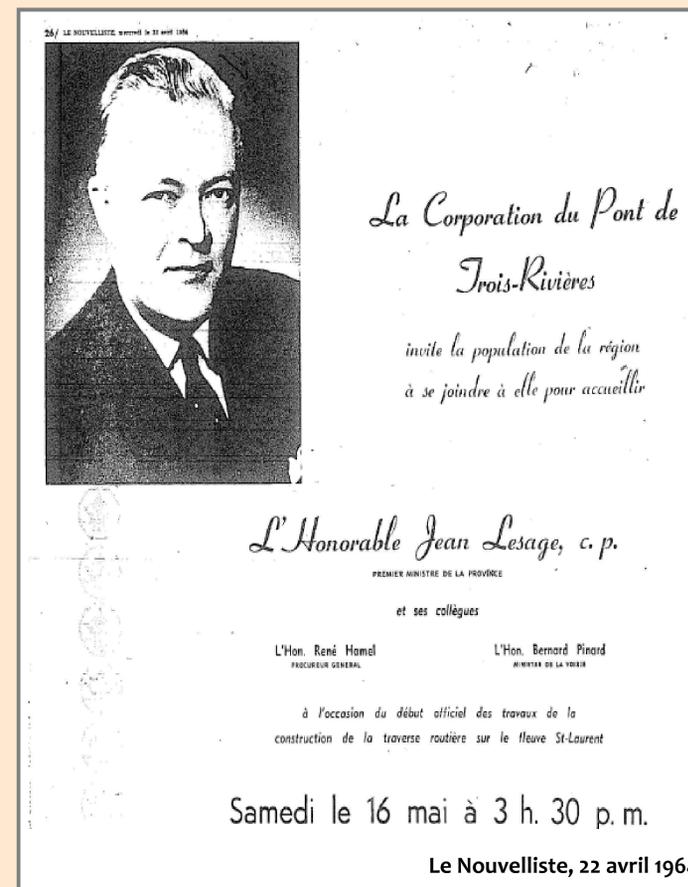
Toutes ces pressions régionales ajoutées à l'effervescence du début des années 1960, aux investissements de l'État dans l'économie et à une volonté de décentralisation des pôles de développement, ont fait aboutir le projet de construction du pont dont les travaux furent lancés le 16 mai 1964 par le premier ministre Jean Lesage.

Financer le pont

Le 5 juin 1966, le parti de l'Union Nationale dirigé par Daniel Johnson reprit la tête du gouvernement provincial. Un des engagements électoraux de l'Union Nationale fut d'abolir les frais de péages prévus initialement pour payer la construction du pont. Cette promesse fut tenue à la grande satisfaction des deux députés concernés, soit Yves Gabias député du comté de Trois-Rivières et Clément Vincent, député du comté de Nicolet.

Baptiser le pont

Durant les années antérieures à la construction et au cours de celle-ci, le pont est désigné sous le vocable « Pont de Trois-Rivières ». La ville de Trois-Rivières proposera le nom « François-Nobert » dès 1965, mais le mot de la fin reviendra au ministère des Transports du Québec, lequel confirmera l'appellation « Pont Laviolette » en 1968.



Pont Laviolette en construction (Ministère du Transport)

Bécancour et la Grand'Rivière

Les commerces de la rive sud et l'ouverture du pont Laviolette ...

Les commerçants de Trois-Rivières ont depuis longtemps demandé de meilleures voies de communication dans l'axe nord-sud car ils y voyaient là des avantages évidents pour leurs affaires : un approvisionnement plus facile en matière première et la disponibilité d'un nouveau bassin de consommateurs.

Déjà en 1917, une délégation menée par la Chambre de Commerce trifluvienne rencontra J. A. Tessier, ministre de la Voirie pour le sensibiliser à la construction d'une route moderne entre Victoriaville et Trois-Rivières (la future route 161).

Ce n'est donc pas par hasard que cette même Chambre de Commerce milite de nouveau au milieu des années 1950 pour obtenir la construction d'un pont sur le Saint-Laurent :

« D'un côté le marché des denrées horticoles et domestiques de Trois-Rivières est alimenté à 60% par la rive sud d'où vient chaque année des milliers de cordes de bois de pulpe à destination des moulins de la ville. D'un autre côté, Trois-Rivières étant la plus importante ville de la région et si proche, des milliers de citoyens de la rive sud aiment à s'y rendre pour magasiner ou pour leurs autres affaires.

(L'Action populaire 4 mars 1954)

Il est vrai que les gens de la rive sud se rendaient régulièrement à Trois-Rivières pour y faire des achats. Malgré cela, les commerçants de Sainte-Angèle-de-Laval réussissaient quand même à profiter de l'achalandage lié au terminus du Petit Tronc et au quai de la traverse en ayant recours à la publicité.

Au début des années 1960, plus de dix taxis indépendants travaillaient au terminus et la paroisse de Sainte-Angèle-de-Laval hébergeait plusieurs commerces liés à l'automobile, garages et stations-services, plusieurs restaurants, quelques hôtels, une quincaillerie, une boulangerie, un important magasin à rayons (J. Ulric Levasseur) en plus de tous les commerces de proximité comme les épicerie et boucheries.

Dès l'ouverture du pont, les commerçants de Trois-Rivières courtisent directement les gens de la rive sud par des publicités dans les pages du Courrier-Sud.



Bécancour et la Grand'Rivière

Les commerces de la rive sud et l'ouverture du pont Laviolette ...

Il s'en suit une guerre publicitaire ayant pour cible les consommateurs de la rive sud. Des commerçants de la ville de Bécancour se regroupent pour former « Les marchands unis de la ville de Bécancour ». Ces derniers invitent leur clientèle habituelle à leur demeurer fidèle.



Publicité des marchands unis de la ville de Bécancour (Courrier Sud 20 décembre 1967)

D'autres marchands emboîtent le pas et s'unissent dans une campagne publicitaire d'achat local.



Entête d'une publicité, suivie des noms de plusieurs commerçants de la ville de Bécancour (Courrier-Sud 20 mai 1969)

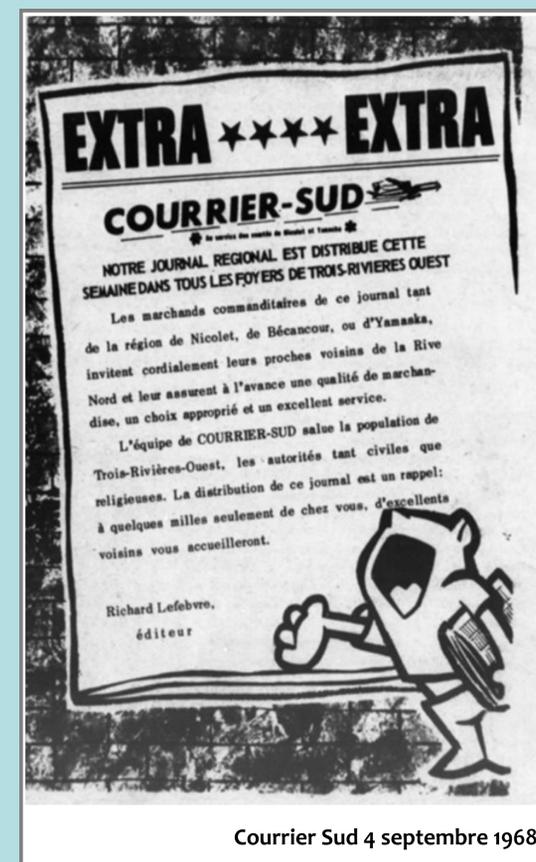
À contre-courant, quelques commerçants d'automobiles et d'ameublement tirèrent un certain profit du nouveau pont en allant courtiser la clientèle de la rive nord.

Meubles Saint-Laurent de Gentilly a joué cette carte en affichant clairement son slogan « À 15 minutes du pont de Trois-Rivières ».



Publicité de Meubles Saint-Laurent (Courrier Sud 11 mars 1969)

Dans le même sens, l'hebdomadaire régional le Courrier-Sud appuya brièvement les commerçants de la rive sud par la distribution du journal dans tous les foyers de Trois-Rivières-Ouest. Le message est sans équivoque : on invite les gens à venir magasiner sur la rive sud.



Courrier Sud 4 septembre 1968



Bécancour et la Grand'Rivière

... Les commerces de la rive sud et l'ouverture du pont Laviolette

La stratégie du magasin J. Ulric Levasseur, du secteur Sainte-Angèle-de-Laval fut de s'adresser directement à la population dans une longue circulaire commerciale. Malgré son appel, le magasin dut fermer ses portes en 1970.

Finalement, peu importe la stratégie utilisée par les commerçants de la rive sud, ils n'ont pas été en mesure d'attirer véritablement vers eux une clientèle de la rive nord et de fidéliser entièrement la leur.

Circulaire commerciale de la Cie J.U. Levasseur et fils Ltée.
STE-ANGELE de LAVAL, le 10 mars 1969

Monsieur, Madame,

La Maison J.U. LEVASSEUR & Fils Ltée de Ste-Angèle de Laval, établie depuis plus de soixante ans, et qui a toujours été à votre service, vous remercie bien chaleureusement de votre encouragement que vous lui avez manifesté depuis de nombreuses années././

Évidemment, nous devons avouer, qu'aujourd'hui, les gens ont une grande facilité de se transporter d'une rive à l'autre dû au Pont des Trois-Rivières et surtout à titre gratuit. Les grands centres d'achats ont toujours attiré une foule de gens avec leurs attraits et terrains de stationnement, chose que nous déplorons malheureusement dans le moment faute d'espace tant désiré././

Les frais de notre administration, étant plus minimes qu'ailleurs, nous permettent de concurrencer dans tous les domaines, surtout aux Trois-Rivières././

Nous vous réitérons à nouveau nos plus sincères remerciements pour votre encouragement dans le passé, et sollicitons à nouveau votre patronage qui nous a toujours honorés et que nous croyons encore avoir mérité.

Vos tout dévoués,

La CIE J.U. LEVASSEUR & FILS LTÉE

De plus, la construction de centres commerciaux à Trois-Rivières augmenta encore plus son importance comme pôle commercial, phénomène bien illustré dans de la chanson « **La rue principale des Colocs** » .

**La coop, le gaz bar, la caisse-pop, le croque-mort
Et le magasin général
Quand j'y retourne ça m'fait assez mal
Y'é tombé une bombe su'a rue principale**

Cinquante ans après son ouverture, plus de 37 000 véhicules traversent quotidiennement le pont. Peut-on penser, un seul instant, que les gens de Bécancour souhaitent un retour en arrière, au temps des traversiers ?

Il faut reconnaître que tous les grands secteurs d'activités des deux côtés du fleuve, industrie, commerce, agriculture, éducation, santé, tourisme profitent largement du pont.

En fait, depuis le début, la **Grand'Rivière** a toujours facilité les moyens de communication. L'avènement des véhicules moteur a seulement demandé de nouvelles adaptations.

