

# Un quai à la jetée Anne-Hébert en 1890

Auteure : Lise Chartier , tous droits réservés 2018

---

**Avis. Ce texte est fourni comme documentation à des fins de création d'une œuvre d'art pour la Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. Il s'agit d'un chapitre extrait d'un ouvrage à paraître. Toute reproduction à des fins autres que la création de cette œuvre d'art est interdite.**

---

La pointe de terre qui s'avance dans le fleuve Saint-Laurent et que l'on connaît sous le nom de « jetée Anne-Hébert » existe depuis plus de 120 ans. À l'origine, elle se situait dans le prolongement de la montée Préjean, un chemin de traverse entre la Grande Anse et le chemin du Vieux-Moulin. Le nom « Préjean » lui a été donné en référence à Louis Préjean qui, vers 1800, était propriétaire du lot triangulaire au sud de la Grande Anse, à l'entrée du lac Saint-Louis<sup>1</sup>. La montée a été incorporée au boulevard Perrot dans les années 1980.

Lors de la confection d'un ambitieux projet immobilier pour la Compagnie de la Pointe-du-Moulin dirigée par Réal Rousseau à la fin des années 1950, on prévoyait qu'un large boulevard ferait le tour de la nouvelle agglomération et que le bord de l'eau serait réservé aux nouveaux propriétaires établis à la Pointe-du-Moulin<sup>2</sup>. Or, le chemin du Vieux-Moulin qui longeait la partie sud de l'île pour se rendre à l'église Sainte-Jeanne-de-Chantal était en mauvais état. De sorte que les promoteurs en modifièrent le tracé pour y donner accès par des rues transversales menant au nouveau boulevard Don-Quichotte aménagé au milieu de l'île Perrot.

Les travaux effectués en 2010-2011 par la ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot à cet endroit dans le but de prolonger l'émissaire marin qui assure l'écoulement vers le fleuve Saint-Laurent des eaux traitées des étangs aérés de la ville ont permis de retirer du fleuve un nombre

---

<sup>1</sup> Chartier, Lise (2014). *Historique du terrier de la seigneurie de l'île Perrot d'après la carte de 1817*. Société d'histoire et de généalogie de l'île Perrot.

<sup>2</sup>Madore, Denyse. Article publié par *L'Écho de Vaudreuil-Soulanges*, 29 août 1957.

impressionnant de grosses pièces de bois submergées assez loin du rivage, tout au bout de la jetée.

Les sessions du parlement canadien entre 1887 et 1900 ainsi que les comptes publics du ministère des Travaux publics comportent plusieurs détails intéressants à propos de la construction de cette jetée. Celle-ci donnait accès à un quai de grandes dimensions sur lequel se trouvait un hangar utilisé par les cultivateurs pour y remiser leurs produits en attente d'un transport vers Montréal ou Beauharnois, et ce jusqu'à la construction des ponts Galipault et Taschereau en 1925.

Des plans confectionnés pour le ministère fédéral des Travaux publics en 1879 fournissent quelques indices sur le cheminement de ce projet de quai. On y constate que deux sites étaient envisagés. Ces dessins techniques montrent qu'une vingtaine de relevés ont été effectués entre la pointe à Fortier et l'escarpement de l'église ainsi qu'à la rencontre de la montée Préjean et du boulevard Perrot afin de déterminer la profondeur des eaux. Finalement, en 1889, F. M. Hamel annote le choix final : une pointe de terre marquant le prolongement de la montée Préjean vers le Saint-Laurent (plans montrés séparément).

Deux questions du député de Québec-centre, François Langelier, adressées au ministre des Travaux publics, Joseph-Aldéric Ouimet, lors de la session du parlement canadien au début de l'année 1893<sup>3</sup>, apportent quelques précisions sur les coûts et les artisans de ce projet. Le député s'informe du « ... coût du quai construit au sud de l'île Perrot dans le comté de Vaudreuil » et demande « À qui a-t-on donné l'argent pour la construction de ce quai. »

Ce à quoi le ministre répond : « Le coût total du quai construit sur la côte sud de l'île Perrot, dans le comté de Vaudreuil, est de 12 410,55 \$. L'ouvrage a été fait en 1887-88 par contrat. Le plus bas soumissionnaire était M. Denis O'Brien<sup>4</sup>. Sa soumission s'élevait à 4 065 \$. Il a reçu ce montant après l'exécution des travaux qu'il avait entrepris. Aucun extra n'a été accordé. En 1889-90 et en 1890-91, l'ouvrage fut continué à la journée sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement. Le surveillant local en 1889-90 a été M. John Middleton; en 1890-91, M. Émilien Séguin. »

---

<sup>3</sup> Compte-rendu officiel des débats de la Chambre des Communes du Canada. 3<sup>e</sup> session, 7<sup>e</sup> parlement, p. 2346-2347.

<sup>4</sup> L'annonce de l'Avis aux entrepreneurs du Département des Travaux publics datée du 31 janvier 1887 est reproduite dans la revue *Nouvelles soirées canadiennes* (1887), Montréal. L. Taché, 103 pages Canadiana)

En fouillant les sessions des années précédentes, les comptes du ministère pour l'année financière 1888<sup>5</sup> font état d'une somme de 4 065 \$ versée à M. O'Brien pour les coffrages du quai. En 1889, les comptes rendus de la session précisent que le quai est formé d'une culée de 130 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur et d'une profondeur de 8 pieds. Cette culée est distante de 580 pieds de la rive. Les travaux ont coûté durant ces deux années, la somme de 4 880,75 \$.

En 1890, le rapport de session précise que le quai est situé à un mille et demi en aval de l'église. On y lit que « l'année précédente, les travailleurs ont complété 325 pieds de la jetée sur une largeur de 18 pieds [et qu'il] restait encore 275 pieds à combler pour rejoindre le quai qui était situé à 600 pieds du rivage. Ce quai se compose de 10 piles, dont quatre ont 12 pieds et six ont 20 pieds de largeur. Elles sont reliées entre elles par des poutres. La culée du rivage mesure 182 pieds et la largeur de l'abord est de 16 pieds. On a construit sur ce quai un hangar de 16 x 20 pieds. Le tout représente un coût de 3 505,98<sup>6</sup>. »

C'est probablement en 1898<sup>7</sup> que l'on trouve la meilleure description du quai et de sa raison d'être associée aux besoins des fermiers de livrer leurs récoltes à l'extérieur de l'île, notamment vers un train circulant sur la rive-sud en direction des États-Unis. Sachant qu'il n'y avait pas de pont entre l'île Perrot et les rives voisines, tout le transport de marchandises s'effectuait par bateaux, car le train ne s'arrêtait pas encore dans l'île Perrot.

« L'île Perrot, écrit-on, est située dans le comté de Vaudreuil, au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis. Cette île divise l'Ottawa en deux branches. Les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique traversent la partie nord de l'île, mais les stations de chemin de fer les plus rapprochées de la paroisse et du village de l'île Perrot, sur la rive nord du lac Saint-Louis sont celles de Vaudreuil et de Sainte-Anne-de-Bellevue.

La population de la paroisse est de 860 âmes et fait un commerce considérable de produits agricoles avec la ville de Montréal.

---

<sup>5</sup> Documents de la session : Volume 21, No 9, 1888.

<sup>6</sup> Documents de la session : Volume 9, 3<sup>e</sup> session (1889), Volume 13, 4<sup>e</sup> session (1890), Vol 24, No. 10 (1891).

<sup>7</sup> Documents de la session : Volume 32, No 8.

En 1887-1888, un quai public fut construit du côté sud de l'île, sur le lac Saint-Louis, à 1 ½ mille à peu près en aval de l'église paroissiale du village de l'île Perrot. Le quai, tel qu'achevé en 1889, est d'une longueur de 611 pieds et comprend :

- Une pile de tête de 120 pieds par 30 pieds, dans 8 pieds d'eau à eau basse, avec retour de 34 par 16 en arrière de l'extrémité est.
- 9 caissons de 24 pieds de largeur (dont 5 ont 20 pieds de longueur et 4 ont 12 pieds de longueur) et sont placés à des intervalles de 22 à 25 pieds et reliés au sommet par des arches planchées.
- Un abord sur le rivage de 182 pieds de long sur 16 pieds de large.
- Un entrepôt servant en même temps d'abri a été construit sur ce quai. »

Les comptes du ministère des Travaux publics font état de dépenses de 2 500 \$ en 1897-1898 pour l'ajout d'une addition du côté nord; des sommes de 395,93 \$, 841,98 \$ et 800 \$ sont ensuite répertoriées pour des réparations et, finalement, un montant de 2 486,73 \$ est budgété en 1900 pour l'addition d'un quai.

En 1900, les comptes rendus de l'ingénieur en chef du ministère nous apprennent que Joseph Leduc a donné un droit de passage sur une longueur de 400 pieds pour faciliter l'accès au débarcadère qui était fort achalandé. Un quai de 20 pieds sur 52, parallèle au rivage, a par la suite été construit près de l'ancienne pile avec un débarcadère long de 80 pieds et large de 20 pieds. Puis, pour faciliter l'accès, l'ingénieur a fait construire « un bon chemin sur le site depuis le chemin public jusqu'au quai. » Le montant total de ces travaux terminés en 1899 s'est élevé à 3 328,71 \$.

Les quais fédéraux dans la région immédiate se situaient aux Cascades, aux Cèdres, à Coteau-du-Lac, à Coteau-Landing et à l'île Perrot. Le quai de Coteau-du-Lac avait généré des revenus de 97,47 \$, celui de Coteau-Landing de 116,51 \$ et celui des Cèdres de 43,90 \$. Comme aucune somme n'avait été déposée auprès du Receveur général pour les deux autres quais durant la période écoulée, nous ignorons les revenus d'achalandage des quais de l'île Perrot et des Cascades.

Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, les débats de la Chambre des communes font état de plaintes adressées au ministère de la Marine par les fermiers, qui étaient les principaux utilisateurs des quais fédéraux, alléguant que les frais exigés par les gardiens étaient beaucoup trop élevés. En

1899, le député Bergeron s'insurge contre le ministre d'alors qui nomme des partisans comme gardiens de quais, notamment à Saint-Anicet et à l'île Perrot<sup>8</sup> : « Le gardien nommé à cet endroit est un fervent partisan et il se conduit comme si le quai lui appartenait. C'est un parfait tyran pour tout conservateur qui arrive là. »

Or, le relevé des quais fédéraux de l'année 1899<sup>9</sup> indique que Roger Leduc, le gardien du quai nommé le 20 octobre 1897, recevait une commission de 25 % sur les frais perçus pour l'utilisation du quai. Leduc était l'un des 33 gardiens de quai à l'emploi du ministère de la Marine. La jetée longeait le lot 18 dont Roger Leduc avait acquis une partie en janvier 1897 de Rachel Daoust-Bonhomme<sup>10</sup>.

Selon toute vraisemblance, ce quai soumis aux forts courants observés à la rencontre des eaux du lac Saint-Louis, de la rivière des Outaouais et du fleuve Saint-Laurent nécessitait un soin constant et onéreux ; il aurait été délaissé au début du XX<sup>e</sup> siècle. Un train de marchandises s'arrêtant dans l'île a pu également mieux répondre aux besoins des fermiers. Dans un entretien réalisé avec M. Marcel Lalonde il y a une dizaine d'années, celui-ci mentionnait que son père transportait des voyages de foin qui étaient déposés sur un wagon pour être acheminés vers des pistes de courses de chevaux aux États-Unis.

---

<sup>8</sup> 21 juillet 1899, p. 8145.

<sup>9</sup> Documents de la session No 11, Annexe No 8 : Vol 34, No 9 (1900), p. 49.

<sup>10</sup> « Un terrain de 1 arpent et demi de largeur sur 10 arpents de longueur, borné en front par le fleuve St-Laurent, en profondeur par les héritiers de Hyacinthe Lalonde, d'un côté par celui de Roger Dandurand et de l'autre par la montée Prégent avec une maison et d'autres bâtisses dessus construits. » Notaire S. A. Brodeur, contrat 3033, 12 janvier 1897.