# **L'ENVOL**

BULLETIN D'INFORMATION Printemps 2021



ASSOCIATION DES EMPLOYÉS RETRAITÉS DE LA VILLE DE LAVAL





#### Chers collègues retraités

Vingt ans c'est jeune pour un retraité, mais pour votre revue l'Envol c'est un long parcours. Depuis sa première parution en février 2001, près d'une centaine d'éditions ont été publiées pour vous informer et vous divertir.

Tous les collaborateurs de la première heure, jusqu'à aujourd'hui, vous ont fait découvrir leurs passions et vous ont informé sur des sujets d'actualité. Nous tenons à remercier tous ces chroniqueurs pour leur participation et ceux qui ont rendu possible la mise en page. Pour la pérennité de notre périodique, nous sommes toujours à la recherche de retraités qui aimeraient partager leurs passions à la retraite. N'hésitez pas à nous communiquer vos textes et photos afin d'agrémenter l'Envol.

Depuis la fin de l'année 2020, un groupe de travail a livré le nouveau répertoire électronique des membres de l'AERVL. Ce répertoire virtuel et sécuritaire vous permettra facilement de garder contact avec vos anciens confrères de travail et de mettre à jour vos informations personnelles. Vous recevrez prochainement, si ce n'est déjà fait, votre code d'accès par courriel. Nous vous invitons à accéder à votre profil et de le mettre à jour au besoin. Nous remercions les membres du comité de travail qui ont travaillé très fort pour mettre en place ce répertoire, qui n'aurait jamais vu le jour sans la participation financière de notre partenaire Les Complexes funéraires Yves Légaré.

Comme vous le savez déjà, l'assemblée générale annuelle de l'association n'a pas eu lieu le 20 mai 2020 en raison de la pandémie. Toutefois, nous nous sommes repris en mode virtuel le 3 mars courant. Plus de détails à venir par courriel et sur le site Internet.

Nous souhaitons pouvoir reprendre nos activités le plus rapidement possible lorsque la situation pandémique le permettra. Nous demeurons à l'écoute des directives de la santé publique et du dénouement de cette crise liée à la COVID-19. Lorsque la situation le permettra, nous reprendrons nos activités. Suivez-nous sur notre site Internet et sur Facebook pour être bien informé.

Note 1: Votre adresse courriel, comme tous les renseignements personnels qui vous concernent, est conservée de façon sécuritaire. Votre adresse courriel sera utilisée exclusivement par l'AERVL, afin de communiquer avec vous. Rappel: vous pouvez vous désabonner en tout temps.

P.S.: Nous vous demandons de bien vouloir nous informer de tout changement d'adresse le plus rapidement possible, afin de ne pas briser le lien de contact. Il ne faut pas oublier également d'aviser le Régime des rentes de la Ville de Laval. Vous avez accès au nouveau répertoire pour votre changement d'adresse au http://aervl.com à l'onglet «Répertoire Des Membres». Un formulaire est aussi disponible sur notre site Internet au http://aervl.com

Vous avez des questions pour nos chroniqueurs, faites-nous les parvenir par courriel: aervl@videotron.ca

ou par courrier: 3235, boul. Saint-Martin Est, bureau 214, Laval, H7E 5G8 ou par téléphone au 450 661-3394. Nous nous ferons un plaisir de transmettre vos questions à nos chroniqueurs.

## Aux 4 vents

#### Bienvenue

Alain Baril, policier Lise Beauchemin, employée de bureau Martin Benoit, policier Suzanne Chalifoux, employée de bureau Denis Coulombe, col bleu Normand Deschênes, col bleu Nicole Gariépy, employée de bureau André Gougeon, policier Sylvie Gouin, employée de bureau Jean Joly, officier de police Bernadette Kozelj, employée de bureau Marcel Lapointe, employé de bureau Yves Larocque, col bleu Lucie Lefebvre, employée de bureau Nathalie Martel, policière Jean Michaud, cadre **François Nolin**, officier de police

Carole Palermo, employée de bureau Linda Paquin, employée de bureau Christian Perreault, col bleu André Potvin, policier Pierre Prévost, policier Martin Roy, cadre Chantal Saigniez, employée de bureau Guy Sylvestre, policier Francine Yale, employée de bureau

#### Décès

Muriel Boileau, col bleu Fernand Chartré, pompier Daniel Favreau, cadre Lise Ferland-Simard, col bleu Réal Gauthier, policier Richard Lagrois, conseiller municipal Maurice Lapointe, cadre Richard Lefebvre, policier Yolande Roy-Messier, employée de bureau

# Aux 4 vents

#### **L'Envol, vingt ans déjà** NDLR - Vingt ans déjà se sont écoulés depuis la

NDLR - Vingt ans déjà se sont écoulés depuis la parution du premier Envol. Voici le texte de lancement du président de l'époque, feu Pierre Viau.

C'est avec un vif plaisir que nous vous présentons « Le nouvel Envol », le bulletin de liaison des employés retraités de Ville de Laval.

Par son titre, ce bulletin d'information garde un lien avec notre ancienne publication. Par sa nouvelle facture graphique, notre bulletin de liaison propose un cadre visuel plus agréable et plus confortable à la lecture.

La publication du nouvel Envol vise essentiellement à mettre à la disposition du personnel retraité de la Ville un outil qui favorise nos communications.

Le nouvel Envol vise aussi à mettre en valeur les activités des retraités et à promouvoir leurs intérêts tout comme ceux de l'Association des employés retraités de Ville de Laval.

Le nouvel Envol vous parviendra à tous les deux mois, soit 6 fois par année. Il sera réalisé par un groupe de généreux retraités qui, bénévolement, consacreront de nombreuses heures à l'affût de la nouvelle, à suivre vos activités et à mettre en valeur des personnes et des événements qui méritent votre attention.

Nous voulons parler de vous, de vos activités, de vos bons coups. Alors, n'hésitez pas à nous communiquer vos nouvelles.

Merci et bonne lecture.

# Dites-nous comment ça va

Les moments d'incertîtude que nous vivons sont difficiles et incomparables à ce que nous avons déjà connu. Nous avons perdu nos repères et

# PROGRAMME D'AIDE

Cher(e) ami(e) retraité(e), si tu crois souffrir d'un problème d'alcool, de jeux, de médicament, de drogue ou de dépendance affective et que cela affecte ta vie personnelle ou familiale, une solution s'offre à toi. Informe-toi.

Alain Renaud (579) 630-1411

sommes tous dans l'attente de jours meilleurs. Nous avons souvent l'impression que c'est le jour de la Marmotte et que les jours se suivent et se ressemblent.

Au fil des mois, il a fallu se faire à l'idée que cette situation allait affecter notre vie pendant un bon bout de temps.

Certains ont trouvé de nouvelles manières de meubler leur quotidien pour briser la monotonie du cycle des jours semblables. Je vous propose de nous partager vos états d'âme et de nous dire comment vous réussissez à vivre sereinement même en confinement. Faites-nous part de vos trucs pour continuer à rester actifs physiquement, de vos lectures inspirantes ou encore de vos nouvelles passions. Certains consacre du temps au bénévolat pour faire une différence dans la société ou sont retournés sur le marché du travail pour contrer l'ennui. Faites-nous part de votre expérience.

Vos témoignages inspirants aideront certainement ceux qui vivent difficilement les sacrifices imposés par le virus. Les textes que nous recevrons pourraient être publiés dans l'infolettre de l'AERVL ou encore dans l'Envol.

Envoyez vos textes à notre adresse courriel : aervl@videotron.ca Au plaisir de vous lire bientôt.

# Exprimez-vous et partagez vos passions!

Dans notre nouvelle chronique **«Temps libre»**, nous souhaitons découvrir les talents et les passions des membres de l'AERVL ou de leurs proches.

Il y en a qui s'adonnent à des activités artistiques comme la peinture, l'aquarelle, la sculpture, la photo, la musique, la poésie, etc. D'autres collectionnent les timbres, les antiquités, les cartes de sports, les disques de vinyle, etc. Certaines et certains occupent une partie de leur temps libre à des sports ou des activités physiques ou à la gastronomie, l'artisanat, le jardinage, la chasse, la couture, etc. Il y a aussi celles et ceux qui consacrent leur temps libre au bénévolat et aux causes humanitaires.

Faites-nous parvenir par courriel, vos textes et vos photos ou faites-nous connaître les collègues dont les activités mériteraient d'être appréciées.

D'avance merci.

# http://www.aervl.com



# ĽENVOL

Publié par l'Association des employés retraités de la Ville de Laval

Téléphone: (450) 661-3394

3235, boul. Saint-Martin Est, bur. 214, Laval, QC H7E 5G8 internet: http://www.aervl.com Courriel: aervl@videotron.ca

# Aux 4 vents

#### Réouverture du Petit creux

Un texte de Michel Dalbec

Après avoir fermé pour quelques semaines pendant la période des fêtes, la boutique « Le petit creux » de l'école hôtelière de Laval a rouvert au cours du mois de février.

L'activité de La Grande bouffe a peut-être été annulée, mais les plats et mets préparés sont toujours disponibles et tout aussi bons. L'École hôtelière de Laval fonctionne toujours avec des normes de salubrité élevées pour éviter la contamination du virus et les étudiants préparent toujours de succulents plats cuisinés offerts par le biais de la boutique « Le petit creux ».

Les menus ne sont pas annoncés. Il faut donc se présenter sur place ou communiquer avec la boutique. Toutefois, il semble qu'il y ait plus de choix vers la fin de la semaine, car les plats de la semaine se sont rajoutés. N'oubliez pas d'apporter vos sacs. On y retrouve aussi plusieurs produits congelés.

«Le petit creux» est ouvert du mardi au vendredi. Vous pouvez consulter l'horaire du mois en cours sur leur site Internet

https://www.ecolehotelierelaval.ca/services/.

De cette façon on se gâte et vous contribuez à soutenir les étudiants de l'École hôtelière de Laval qui souhaitent faire carrière dans la restauration.

## Info Le petit creux de l'École hôtelière de Laval

Entrée via la rampe d'accès du 190, rue Roseval, Laval H7L 2V6

Téléphone : 450 662-7000, poste 2400

Bon appétit!

# Les rendez-vous Zoom avec Jacques Bouchard

Notre collègue retraité Jacques Bouchard vous invite à des rencontres ZOOM. Une fois par semaine, les lundis à 10 heures depuis le 1<sup>er</sup> mars. Ces rencontres ont pour but de se familiariser avec ZOOM, de rencontrer en vidéo ses amis et d'acquérir une maîtrise pour partir son propre réseau. Vous installez ZOOM MEETING sur votre PC. Vous ouvrez ZOOM, mon numéro est : 241 916 2102 et le code d'entré est 471439. Vous avez des questions, envoyez une demande à AERVL@videotron.ca.

C'est un rendez-vous!

## Loi 15 et Loi 126 Suivi

## Loi 15 (loi favorisant la santé financière et la pérennité des régimes de retraite à prestations déterminées du secteur municipal)

Le procureur général fera appel de la partie de la décision qui concerne les retraités. Rappelons que la Cour donne raison aux retraités et conclut que certains articles de la Loi 15 (articles 16 et 17) portent atteinte au processus de négociation collective des retraités et que cette atteinte constitue une entrave substantielle à la liberté d'association.

La partie syndicale, quant à elle, avait pris la décision de faire appel dès le dépôt du jugement (de la partie de la décision qui concerne les participants actifs).

#### Les prochaines étapes

Début 2021 : conférence de gestion (devant un tribunal de trois juges) pour établir le tronc commun des 13 appels des syndicats.

27 mai 2021 : date limite du procureur pour produire son mémoire (argumentation menant à l'appel).

21 octobre 2021 : date limite de notre avocat dans le dossier (Me Leblanc) pour produire son mémoire (réponse aux arguments du procureur).

Début 2022 : Le dossier sera en état d'être entendu. Les auditions devraient durer de cinq à six jours.

## Loi 126 (loi favorisant la santé financière et la pérennité du régime de retraite du personnel d'encadrement)

Notre demande d'autorisation d'exercer une action collective a été débattue les 8 et 9 décembre derniers devant l'honorable juge Thomas M. Davis de la Cour supérieure.

Après toutes ces années d'attente, notre cause a donc enfin été présentée au tribunal. Toutefois, il est extrêmement difficile de savoir quelles seront les conclusions de l'honorable juge Davies. D'ailleurs, à la fin de l'audience, ce dernier a mentionné qu'il s'agissait d'une cause complexe et qu'il aura besoin de plusieurs mois avant de rendre son jugement.

Il faudra probablement patienter jusqu'à l'automne prochain pour savoir si nous obtenons l'autorisation d'instituer l'action collective. Si tel est le cas, le débat sur le fond du litige se tiendra par la suite.

Source : L'Association québécoise des retraités des secteurs public et parapublic / 26 janvier 2021

Cours virtuels Printemps 2021

# Forfaits Motiv'Axion

Activités physiques - Spécifiques - Zen Danses en ligne - Guitare Anglais - Espagnol - Italien



Inscrivez-vous : www.axion50plus.org

#### Aux 4 vents

#### La communication avec nos membres et le répertoire numérique



L'année 2020 fut marquante de bien des façons pour tous et chacun. Pour votre Association, se fut entre autres choses. la suspension des activités destinées aux membres. Néanmoins, nous avons profité de cette pause pour mettre en place

la version électronique du répertoire des mem-

Il aura fallu plus d'une année pour obtenir un produit qui vous permet d'accéder aux coordonnées de nos anciens collègues.

À ce propos, nous avions sollicité les membres pour obtenir leur adresse courriel. L'opération a permis d'en obtenir environ 55 %. C'est principalement grâce à celle-ci que nous avons gardé le contact.

C'est donc via la page Web et par courriel que nous vous avons donné accès à l'Envol, puisqu'en raison de la pandémie, il est encore impossible d'utiliser les services de la Ville pour l'imprimer et l'expédier par la poste.

Toutefois, il y a encore plusieurs anciens collègues qui n'ont pas fourni une adresse courriel craignant pour la protection de leurs renseignements personnels. Or, comme vous le savez déjà, ceux-ci sont bien protégés et il revient à chacun des membres de décider ce qu'ils souhaitent publier ou non.

Nous réitérons donc notre souhait d'obtenir le plus d'adresses courriel possible et sollicitons votre collaboration à ce sujet. Si ce n'est déjà fait, il faut nous écrire en cliquant l'onglet « Contactez

Rappelons que toutes les communications qui ne sont pas faites par courriel ont un coût important pour votre Association.

Aussi, pour ceux d'entre vous qui ne l'ont pas encore fait, nous vous invitons à accéder à votre dossier du répertoire. Votre identifiant correspond à votre adresse courriel. Vous pourrez aussi créer votre mot de passe personnel en cliquant sur le bouton « Mot de passe oublié » et en suivant les instructions que vous recevrez par courriel. D'autres renseignements pertinents se retrouvent sous l'onglet FAQ.

L'équipe du répertoire est là pour répondre à vos questions.

Pour nous joindre: 450 661-3394 6 aervl@videotron.ca

## Emplois disponibles au Recensement 2021

Pour aider à la collecte des données du recensement, Statistique Canada cherche à embaucher environ 32 000 personnes partout au pays. On compte embaucher les chefs d'équipe pour former, diriger et superviser une équipe d'agents recenseurs, tandis que les agents recenseurs seront embauchés pour remplir les questionnaires du recensement avec les résidents. Les taux de rémunération varient de \$ 17,83 à \$ 21,77 l'heure, plus les dépenses autorisées.

En réponse à la pandémie de COVID-19, les procédures de la collecte des données du Recensement de 2021 ont été remaniées pour veiller à la sécurité des répondants et des employés du recensement en limitant le niveau de contact requis pour participer à cet exercice important. Dans le cas des visites en personne, les employés du recensement devront porter du matériel de protection individuelle (fourni par Statistique Canada) et maintenir une distanciation physique appropriée, conformément aux lignes directrices des autorités de la santé publique. Si vous connaissez quelqu'un qui pourrait souhaiter acquérir une expérience unique et utile en travaillant pour Statistique Canada, veuillez faire circuler les renseignements sur ces possibilités. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le travail au Recensement de 2021, et pour postuler, consultez le site www.recensement.gc.ca/emplois.



# Temps libre

# **Mes photos** Avec Jacques Bouchard

Cette fois-ci j'ai trois modèles d'images:

montages, l'élégance perdue (effets de la nature qui reprend ses droits) et panoramiques. Il n'y aura pas de données techniques, mais seulement des explications. Si vous désirez plus de détails, envoyez-moi un courriel via l'association.

#### **Montages**

Le Moulin de Terrebonne. C'est un montage de 3 éléments. Le moulin avec son barrage, l'environnement et le gardien. Le seul élément reconnaissable est le moulin.



L'environnement aurait pu être n'importe où, mais j'ai choisi la rivière Ouareau (parc des Cascades, à Rawdon). Et le gardien est une structure de pièces de fer soudées. Où est-elle? Pas facile à trouver. Elle se trouve dans un parc à Boisbriand du côté de la rivière des Mille-Îles. Ce montage a demandé beaucoup de découpage photographique. L'assemblage a comblé mes attentes.

Paradoxe des saisons. Ce montage a demandé 2 photos. L'une (les glaces) dans la baie en amont des chutes Darwin au mois d'avril. L'autre, le chemin bordé d'une clôture en bois, provient de l'Outaouais (Centre touristique Saint-Émile-de-Suffolk). Là aussi, le découpage a exigé beaucoup de patience surtout avec la clôture. L'assemblage m'a donné beaucoup de satisfaction.



## Élégance perdue

Cette photo démontre très bien que la nature est FORTE et reprend ses droits. L'intrus provient d'une FORD antique. La roue est chromée et a résisté à l'effet de corrosion, mais la nature l'a emprisonnée. J'ai trouvé la roue dans une forêt peu fréquentée au village de La Plaine lors d'une chasse aux images dans cette partie du bois.



#### **Panoramiques**

Le moulin de l'île Perrot sur les rives du lac Saint-Louis. Ce moulin fut construit en 1707. Très beau parc où peut faire un pique-nique et admirer la villégiature (2500 boul. Don-Quichotte, Notre-Damede-l'Île-Perrot QC J7V 7P2)





Vue de Montréal à partir de l'île Notre-Dame tôt le matin. Cette pano a nécessité 10 photos pour compléter le montage. À droite vous reconnaîtrez le pont Jacques-Cartier et en vous dirigeant vers la gauche il y a le centre-ville. Entre les deux, il y a beaucoup de bâtisses reconnaissables.



# S'HABITUER À PORTER DES AIDES AUDITIVES

Par Judith Bougie audioprothésiste

#### PORTER POUR LA PREMIÈRE FOIS DES PROTHÈSES AUDITIVES. CA DEMANDE UNE PÉRIODE D'ADAPTATION.

La plupart des personnes souffrant de troubles auditifs, attendent parfois jusqu'à 7 ans avant de débuter des démarches pour remédier à leur perte d'audition. Ils ont ainsi oublié ce que signifie d'entendre normalement. Il est donc important d'accorder du temps à vos oreilles et à votre cerveau pour réapprendre à entendre avec des aides auditives.

Les premiers jours où vous portez vos prothèses, tous les bruits que vous perceviez faiblement vous semblent tout à coup très forts et sur amplifiés.

Pourtant, ce n'est pas le cas. À la prise de possession, l'audioprothésiste fera des mesures et des ajustements précis à l'aide d'une petite sonde qu'il a placé dans votre conduit auditif avec les prothèses.

L'amplification est calculée par des méthodes prescriptives reconnues. Ces mesures servent à optimiser votre audition tout en assurant de ne pas l'aggraver.

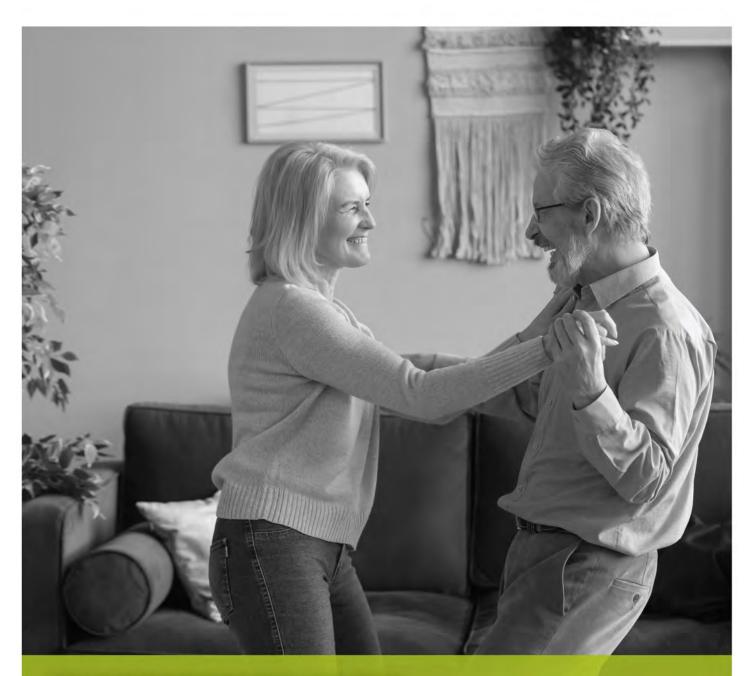
Voici quelques conseils utiles pour les nouveaux porteurs d'aides auditives:

- Prenez le temps de vous pratiquer à mettre et enlever vos prothèses dans vos oreilles. Familiarisez-vous avec vos contrôles, volume. bouton manette ou autre.
- Commencez à porter vos prothèses dans un environnement calme comme à la maison. Cet environnement sonore vous est familier, vous aurez ainsi plus de facilité à localiser ces bruits et à les reconnaître.
- Vous allez entendre différemment tous les petits bruits du quotidien. L'eau qui coule dans l'évier, le bruit de la chasse d'eau, de la laveuse-sécheuse, vos pas sur le plancher qui craque, le ventilateur de cuisine, vos doigts qui tapent sur le clavier sont tous des bruits qui vont vous surprendre.

- Utiliser des aides auditives, cela s'apprend. Vous devez donc persister à porter vos prothèses même si elles vous fatiquent.
- Après vous être habitué dans votre environnement, portez vos aides auditives dans des environnements extérieurs plus bruyants comme dans la voiture ou à l'épicerie par exemple.

Il est fréquent que les nouveaux porteurs d'aides auditives placent incorrectement leurs prothèses dans l'oreille. Si la prothèse est douloureuse ou émet un sifflement que vous et les autres entendez. votre prothèse est peut-être mal positionnée. Ce sifflement est occasionné par un son qui ressort de l'oreille (fuite de son) et qui retourne dans les micros de la prothèse. Ce son est à nouveau amplifié et provoque le fameux sifflement que nous entendons. Consultez votre audioprothésiste pour corriger ce problème.

Prenez note de vos perceptions, comment sont les bruits forts. faibles, de près ou éloignés. Rapportez vos commentaires à votre rendez-vous de suivi chez l'audioprothésiste. Il sera en mesure de faire les ajustements et modifications nécessaire afin de faciliter votre adaptation et d'assurer votre confort. Et n'oubliez pas, vous apprécierez vos appareils auditifs parce que vous ne manquerez plus un son!



# N'ATTENDEZ PLUS PRENEZ RENDEZ-VOUS DÈS AUJOURD'HUI

Plusieurs mesures ont été mises en place afin d'assurer votre sécurité. N'oubliez pas de nous téléphoner au 450 688-6570 avant de vous présenter. Restez à jour sur notre page Facebook, ou contactez-nous par courriel à info@cliniqueauditivebougie.ca. PRENEZ SOIN DE VOUS!





#### Aux membres de l'AERVL

GPL assurance vous offre un programme d'assurance automobile et habitation, comprenant gratuitement le programme d'assistance ALADIN.

Voici quelques inclusions de ce programme:

- L'assistance juridique par téléphone (pour vos questions d'ordre légal)
- L'assistance téléphonique pour le support émotif (lorsque vous traversez une période difficile)
- L'assistance à domicile (soins infirmiers, aide ménagère, répit aux proches aidants)

- Le référencement de fournisseurs fiables, en plus de rabais avantageux

De plus, bénéficiez d'avantages additionnels si vous assurez votre habitation et votre automobile :

- L'assistance routière et l'assistance conseils automobiles
- La planification de voyage

Appelez-nous pour une soumission sans obligation en mentionnant que vous faites partie de l'AERVL dès aujourd'hui au 450-978-4446.







#### UN APPEL AUX RETRAITÉS DE LA VILLE DE LAVAL

#### DES BÉNÉVOLES AU CŒUR DE LA MISSION

La Maison de la Sérénité est un organisme sans but lucratif dont la mission est d'offrir gratuitement des services de soins palliatifs à la personne adulte en fin de vie de façon à ce qu'elle puisse s'éteindre paisiblement entourée de ses proches, dans un environnement familial et chaleureux.

#### UNE EXPÉRIENCE DE BÉNÉVOLAT ENRICHISSANTE

Au sein de La Maison, le bénévole a un rôle indispensable et une place importante dans l'équipe interdisciplinaire. Sa polyvalence et son dynamisme contribuent à la réalisation de notre mission.

Vous pouvez consacrer quelques heures de votre temps, de façon régulière ou sporadique, et ainsi soutenir La Maison dans la réalisation de sa mission essentielle. Selon vos intérêts, vos disponibilités et vos expériences, vous pouvez contribuer activement à plusieurs activités de La Maison.

Plusieurs possibilités de bénévolat sont à votre portée et nous ferons en sorte de tenir compte de vos besoins pour que votre expérience soit la plus enrichissante possible.

Voici quelques champs d'activités où vous pouvez contribuer: l'accueil, les soins aux patients, cuisine, bibliothèque, la la l'animation, la couture, secrétariat/administration, l'entretien intérieur, l'entretien extérieur/aménagement paysager, la décoration, la philanthropie. Pour de plus amples informations, nous vous invitons à visiter notre site web.

Vous désirez participer à notre mission et rejoindre une équipe dévouée et passionnée, alors nous vous invitons à remplir le formulaire en ligne ou à nous contacter. L'adresse de La Maison de la Sérénité :

655, Avenue Bellevue, Laval (Québec) H7C 0A8

Téléphone : 450-936-4300 poste 289 - Télécopieur : 450-936-4301 Courriel : benevoles@msplayal.ca - Site web www.msplayal.ca



Jean-Pierre Tessier, ancien directeur général adjoint de la 27e Finale des Jeux du Québec de 1991 de Laval, nous a permis de faire un retour dans le passé et de revisiter les moments forts de l'événement qui célèbre aujourd'hui ses 30 ans.

#### Quels sont les aspects les plus positifs des Jeux du Québec selon vous?

Étant un événement multidisciplinaire, le programme des Jeux du Québec fait la promotion de plusieurs sports et permet à des jeunes de vivre des mini Jeux olympiques. Pour accueillir les Jeux du Québec, les villes améliorent leurs infrastructures ce qui permet aux athlètes et aux citoyens de bénéficier à long terme d'équipements modernes et de qualité.

C'est aussi l'occasion pour les bénévoles de développer leur savoir-faire lors d'un événement reconnu et rassembleur. Pour ma part, j'ai gardé contact avec certaines personnes présentes lors de mes premiers Jeux en 1976 où j'étais entraîneur en athlétisme.

# Est-ce que la communauté s'engageait autant qu'aujourd'hui?

Sûrement autant sinon plus, car la force de Laval était l'engagement actif des citoyens. L'événement s'est déroulé sur l'ensemble de l'île de Laval, le nombre de bénévoles nécessaire était donc plus important. Nous n'avions qu'une année de préparation ; par chance le recrutement de bénévoles a été un fort succès.

Les entreprises ont aussi été au rendez-vous ainsi que le milieu culturel qui s'était également mobilisé pour offrir un volet artistique regroupant des jeunes de toutes les régions pour un concours qui se déroulait à la Maison des arts.

# Est-ce qu'il y avait à cette époque des événements de cette envergure à Laval?

Nous n'avions pas d'infrastructures sportives majeures, ce qui rendait la tenue d'événements significatifs plus difficile. On se déplaçait plutôt vers les villes mieux adaptées telles que Montréal. Les infrastructures se sont ensuite développées à Laval afin de répondre aux besoins exprimés par la communauté.

Le développement du sport dans une ville passe par des infrastructures de qualité, en quantité suffisante et bien localisées. Avec le bon équipement, les entraîneurs peuvent ainsi former les athlètes et les aider à performer. Le potentiel de la relève sportive de la ville est en lien direct avec la qualité des infrastructures disponibles sur le territoire.

# Selon vous, quelles sont les différences dans la planification d'un grand événement en 1991 comparativement à 2021?

La plus grande différence serait au niveau des moyens de communication disponibles. En 1991, les médias sociaux et les cellulaires n'existaient pas. Les moyens de communication étaient plus lents, alors il fallait se débrouiller.

#### Quelles étaient les disciplines présentées qu'on ne retrouve plus aujourd'hui dans le programme?

En 1991, le volleyball de plage et le triathlon n'étaient pas au programme, mais il y a eu des compétitions d'haltérophilie à la salle André-Mathieu, du plongeon au Centre de la nature, du ski nautique dans les Laurentides et de la voile sur la rivière des Prairies.

#### Quel a été votre moment marquant de la 27e Finale?

Ceux qui participent aux Jeux du Québec s'entendent pour dire que les cérémonies sont des moments forts de l'événement. Nous avions eu la chance de recevoir Grégory Charles à la cérémonie d'ouverture et Julie Masse à la cérémonie de clôture.

#### Quelle est votre plus grande fierté dans ce projet?

Ma plus grande fierté est d'avoir réalisé les Jeux en moins d'un an, personne n'a fait mieux. Nous n'étions que trois lors de notre rencontre initiale : Raynald Vézeau, François Courtemanche et moi. Nous avons réalisé l'ampleur du projet dans lequel nous nous étions engagés.

Les Jeux du Québec ont été l'élément central des célébrations du 25e anniversaire de Laval de 1991.

#### **Ouel conseil donnerait le Jean-Pierre** d'aujourd'hui au Jean-Pierre d'il y a 30 ans avant de se lancer dans le projet? Mets-toi en forme avant le début des Jeux, car c'est un grand défi, mais n'oublie pas de tout faire

en t'amusant, ce sont quand même des Jeux.

#### Avez-vous des faits cocasses ou inusités à nous partager reliés à la 27e Finale?

Ma femme et moi avons eu notre deuxième enfant, Julien, au début de l'aventure en août 1990. Nous avons pu le voir marcher pour la première fois à la Centrale administrative le jour de la cérémonie de clôture en août 1991.

Pendant la compétition de voile sur la rivière des Prairies, le vent n'y était pas. Une équipe spéciale devait donc ramener au point de départ les bateaux après chaque régate, car le courant les déportait trop loin.

#### Dans le contexte actuel, auriez-vous un mot d'espoir pour les jeunes sportifs?

Le seul fait de participer à la prochaine Finale des Jeux fera de vous des héros et je suis sûr que toute l'équipe qui organise les Jeux vous traitera aux petits oignons durant votre séjour. Bons Jeux!

La Maison des Jeux du Québec - Vimont Toyota 955, avenue de Bois-de-Boulogne, bureau 120, Laval 450 239-2020

info@2020.jeuxduquebec.com



Retraité du Service des incendies depuis mars 2017, Marc Normand a commencé sa carrière de pompier le 18 février 1985 à la caserne #1 (Pont-Viau). Après quelque temps à la caserne #9 (Vimont), il a passé la majorité de sa carrière (18 ans) à la caserne #2 (Chomedey). Par la suite, et pour les douze dernières années avant sa retraite, on le retrouve comme officier à la caserne #8 (Sainte-Rose), couronnant ainsi une carrière de 32 années au service de la population lavalloise.

Tout en étant pompier, en juillet 2004, il a débuté une carrière de courtier immobilier avec l'agence Royal LePage (la plus vieille bannière immobilière au Canada), auprès de laquelle il s'est démarqué en méritant la mention de «Maître vendeur» tous les ans depuis.

Maintenant, il souhaite offrir ses services à tous nos membres afin de les représenter dans une transaction future que ce soit pour la vente ou l'achat d'une propriété (condominium).

Pour les membres de l'AERVL. Marc Normand est en mesure d'offrir un service personnalisé complet et attentif, et ce, en respectant les règles émises par le gouvernement.

On peut rejoindre Marc Normand par téléphone au (514) 591-1221 ou par courriel au marcnormand@royallepage.ca www.maisonrivenord.ca www.royallepage.ca





#### L'histoire des de ponts Laval

#### Avant-propos

Les archives de Laval n'étant pas encore disponibles, je ne peux poursuivre l'histoire des anciennes municipalités de l'île Jésus. J'ai été ravi de recevoir un appel téléphonique du retraité Pierre Boisvert. Pierre, un véritable « beignet », voulait vérifier un fait historique concernant Sainte-Rose. Nous en avons profité pour échanger d'excellents souvenirs et ça m'a rendu heureux. Dans cette édition, je vous présente l'histoire des ponts de l'île Jésus.

#### Introduction

Vers 1735 on commença à construire les chemins publics sur l'île Jésus. Lorsqu'on rencontrait un ruisseau on fabriquait une « calvette », c'est à dire un ponceau qui assurait la continuité du chemin. Le premier ponceau de belle taille à être construit sur l'île Jésus fut probablement celui qui traverse le ruisseau La Pinière, sur le boulevard Lévesque à Saint-Vincent-de-Paul. Plus tard, l'invention des ponts à treillis permit de franchir des distances plus importantes. Compte tenu de l'abondance du bois dans notre pays, les premiers ponts furent construits avec ce matériau et plusieurs en furent recouverts pour mieux les protéger. Vers 1900, l'apparition de nouvelles techniques de fabrication de l'acier favorise la construction de ponts en métal et bien sûr, le développement du réseau ferroviaire.

Sous le régime seigneurial, les censitaires construisaient et entretenaient les chemins situés dans leur environnement. Ce système connaissait diverses ratées et la plupart des chemins du pays se trouvaient dans un état lamentable. En 1843, l'abolition du régime seigneurial entraîna la création des municipalités par « l'Acte des municipalités et des chemins du Bas Canada ». On voit par le titre l'importance accordée aux chemins. Le gouvernement de Lomer Gouin adopte en 1911 la « Loi des bons chemins » suivit l'année suivante par la création du ministère de la Voirie. Les municipalités emboîteront le pas en embauchant des employés 14 chargés de l'entretien de leurs infrastructures.

Au début des années 1800, on commence à construire des ponts privés et à exiger un coût monétaire pour le traverser. Évidemment, divers problèmes apparaissent et le gouvernement doit légiférer. À titre d'exemple, les « cageux » se plaignaient que des ponts privés entravaient le transport du bois sur les rivières. Ainsi, lors de la séance du 22 mars 1819 de la Chambre d'assemblée du Bas Canada, il fut

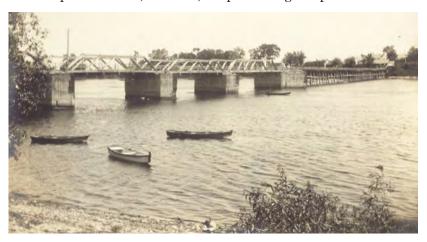
« .... aucune pétition d'introduire un Bill privé pour ériger un pont de péage, la ou les personnes qui se proposeront de pétitionner pour un tel Bill en donnant la notice ordonnée par la règle du 3 février 1810, donnent aussi en même temps un avis notifiant les taux qu'elles proposent de demander, l'étendue du privilège, l'élévation des arches, l'espace entre les butées ou piliers pour le passage des cageux, cages et bâtiments, en mentionnant si elles se proposent de bâtir un pont-levis ou non et les dimensions d'un tel pont-levis »

La règle du 3 février 1810 obligeait les promoteurs à afficher leur projet à la porte de l'église ou à l'endroit le plus public au moins deux mois avant le début des travaux.

Les premiers ponts officiels de l'île Jésus furent construits au début des années 1830. On soupçonne l'existence de quelques ponts privés avant cette date mais il faudra fouiller davantage les archives pour clairement les identifier. On ne parle pas des ponts de glace, bien sûr. Voici un aperçu de l'histoire des ponts qui existent en 2021 et de leur parrain ou marraine. Toujours respectueux de l'ancienneté, je débute par le plus ancien et je poursuis en ordre chronologique.

#### Pont Sophie-Masson

Les citovens de Terrebonne et de Saint-François-de-Sales se visitent depuis des lustres. À cet endroit, la rivière des Mille-Îles peut se traverser à gué en certains endroits, à certaines périodes. Le 22 mai 1834, le marchand de Terrebonne, John McKenzie est autorisé à construire un pont de péage sur la rivière Jésus (Mille-Îles) près de la traverse du village, à construire une maison de péage, une barrière et autres dépendances. Comme le mentionne le règlement, les habitants de Terrebonne, de Saint-François-de-Sales, de Sainte-Anne-des-Plaines et de La Corne (Sainte-Sophie) peuvent s'adresser au Grand-Voyer ou à son député dans les trois mois après cet avis dans le but de bâtir eux-même le dit pont. Comme personne ne se manifeste, les travaux débutent en octobre et se terminent en novembre 1835. Ainsi, le 16 novembre de cette année, Abraham Whiteside, Joseph Migneron-dit-Lajeunesse et Joseph Lauzon déclarent qu'à la suite de leur examen du pont, ils affirment qu'il est solide, suffisant, sûr pour l'usage du public.



Puis en 1906, ce pont fut remplacé par un autre en métal qui fut baptisé Préfontaine-Prévost en l'honneur de Raymond Fournier-dit-Préfontaine (1850-1905), député de Terrebonne qui venait de décéder et de Wilfrid Prévost (1832-1898) un autre député décédé quelques années auparavant. Plusieurs retraités se souviendront qu'il fallait payer pour passer sur ce pont étroit et ce, jusqu'en 1965.



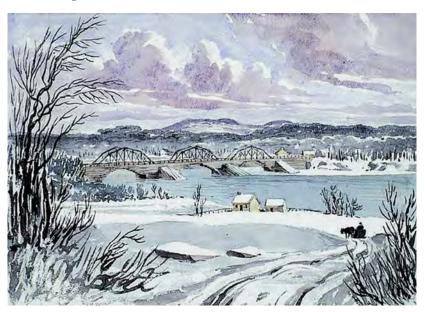
Puis, en 2007, un nouveau pont fut construit et il fut baptisé du nom de Marie-Geneviève-Sophie Masson (1798-1883) qui fut la seigneuresse de Terrebonne de 1847 à 1883. Sophie Masson, une femme dynamique et généreuse, donna un vaste terrain pour construire l'église Saint-Louis-de-France, le presbytère et le couvent. Elle contribua au développement économique de Terrebonne. La municipalité de Sainte-Sophie fut également nommée ainsi en son honneur car ce territoire faisait partie de la seigneurie de Terrebonne.



Pont-Lachapelle

Le 21 juin 1830, le seigneur des Mille-Îles, Nicolas-Eustache Lambert-Dumont obtient le privilège de construire un pont à péage sur la rivière des Prairies à l'endroit communément appelé l'Abord-à-Plouffe. Il s'agissait d'un endroit idéal pour ériger un pont car la largeur de la rivière n'était pas trop importante et qu'il favoriserait l'accès au marché montréalais pour les censitaires de l'ouest de l'île jésus et de Saint-Eustache. Plusieurs groupes sollicitaient le privilège de construire un pont à cet endroit notamment celui mené par Charles Plessis-Bélair et celui de l'arpenteur Joseph Fortune de Saint-Eustache. Au même endroit, Pascal Persillier-Lachapelle opérait une traverse « horse boat » entre Cartierville et l'Abord-à-Plouffe.

Selon plusieurs chercheurs, Lachapelle souhaitait également obtenir ce privilège car il fit une concurrence féroce au projet de Dumont de telle sorte que celui-ci ne put respecter le délai accordé pour construire le pont. Avant la fin du délai, Pascal Persillier-Lachapelle présenta son projet lequel fut rapidement approuvé. Les travaux débutèrent en 1835 et le pont fut terminé en juillet 1836. Notez bien qu'il s'agit du premier pont à être construit sur l'île de Montréal. Le journal *L'ami du peuple* du 4 mai 1836 donne des informations sur ce pont : « le pont est construit dans un endroit où il y a trente pieds d'eau au dessus du niveau du fleuve. On dit que 4000 pièces de bois carrés, une grande quantité de cèdre, 2000 toises de pierre et 23 tonnes de fer ont été employées dans la construction de ce pont qui coûte près de 8000 livres à M. Lachapelle. »



En 1860, le pont est vendu par la succession de Lachapelle au Curé Vinet du Sault-au-Récollet et ce dernier le revend à la « Compagnie des chemins et de péage de l'île Jésus ».

En 1882 le pont de bois est remplacé par un pont en acier de type « dos de chameau ». L'ouverture en 1923 du Parc Belmont force les autorités à reconstruire le pont alors baptisé Pont de Cartierville. Il porte pendant un certain temps le nom de Pont Legault mais lorsque cet échevin de Cartierville perd ses élections il redevient le pont Lachapelle. En 1976, le pont est doublé du côté Ouest par l'érection d'une structure métallique à arcs à montants et la circulation devient unidirectionnelle sur les ponts jumelés. Le vieux pont passe de Montréal à Laval tandis que le nouveau pont offre le trajet contraire. Les ponts sont sous la responsabilité de la Ville de Laval, en échange, Montréal est responsable du Pont Viau à Ahuntsic.



Pascal Persillier Lachapelle naît en 1781 au Saultau-Récollet. Il devient un tanneur prospère de Côte-des-Neiges. Il épouse le 18 octobre 1802, Marie-Émerande Martin dite Ladouceur. Les Sulpiciens lui confie la gestion des moulins de Lachine et de ceux du Gros-Sault. Ayant accédé à la bourgeoisie il s'intéresse aux traversées des rivières dès 1828. Tel que mentionné précédemment, il construit le pont Lachapelle en 1836 et l'année suivante, il le cède à son fils prénommé également Pascal.

#### Pont Viau

Derrière la construction du pont Lachapelle se camouflait la concurrence entre les moulins à eau des Sulpiciens situés au Sault-au-Récollet et ceux des Jésuites présents sur l'île Jésus. À cette époque, il ne s'agit pas uniquement de moudre des grains car à l'aide de la force motrice de l'eau, on peut scier du bois, carder la laine, faire des clous et autres choses. Lorsque les Jésuites apprennent que Pascal Persillier Lachapelle avait servi de prête-nom à Alexandre-Maurice Deslisle pour obtenir le privilège de construire un pont entre l'île de la Visitation et l'île Jésus, ils comprennent que la rentabilité du moulin du Crochet était grandement menacée. Ainsi, ils mandatèrent Pierre Viau de construire un pont à péage. Celui-ci demande à l'entrepreneur Jean Veau d'exécuter les travaux. Le pont de bois ouvre en 1850 sous l'appellation : pont Viau-dit-Jean-Veau. On imagine facilement que ce long nom produisait de la confusion et que les trois derniers mots disparurent.

En 1862, le pont est vendu par le Séminaire de Québec à la « Compagnie des chemins de péage de l'île Jésus » qui l'opère pendant cinquante ans. Suite à la « Loi sur les bons chemins » le gouvernement du Québec l'achète. En 1887, le pont Viau est reconstruit en acier par la compagnie Dominion Bridge avec un tablier en bois.



La construction du barrage hydro-électrique à Saint-Vincent-de-Paul modifie quelque peu le niveau de la rivière des Prairies et le pont doit être reconstruit un peu plus à l'ouest. En 1929, on l'inaugure en le baptisant pont Des-Roches pour honorer Alphone-Ovila Desroches, président du comité exécutif de Montréal jusqu'en 1930. Suite à son départ, on parle du pont d'Ahuntsic mais les gens continuent d'utiliser le terme « pont Viau ». Le pont est rénové en 1962, élargi en 1993 et son tablier est reconstruit en acier en 2010. Note : L'histoire plus détaillée de ce pont fut racontée dans l'Envol, édition automne 2020.

#### Pont Arthur-Sauvé

Eustache-Nicolas Lambert-Dumont, seigneur de la Rivière-du-Chêne, obtient en 1808 la permission pour construire un premier pont entre le village de Saint-Eustache et l'île Jésus. Ce projet ne se matérialise pas. Il obtient une seconde permission en 1827 et, cette fois, le pont est construit. Il s'agirait du premier pont à être construit sur l'île Jésus. Il est cependant emporté par les glaces en 1834. Le pont est reconstruit en 1849 par Édouard-Martial Leprohon, beau-père du notaire Joseph Lefebvre de Bellefeuille, et par l'avocat Joseph-Amable Berthelot, fils du notaire Berthelot de Saint-Eustache. Baptisé Leprohon, ce pont possède une longueur de 1400 pieds, 30 arches distantes de 30 à 45 pieds. Plus tard, il porte le nom pont de Bellefeuille.





Ce pont à péage est exploité pendant un siècle par la famille Bellefeuille jusqu'en 1948 où il est racheté par Québec. En 1947, on commence la construction d'un nouveau pont et on l'ouvre à la circulation le 21 décembre 1948. La vie active du pont approchant, le gouvernement le reconstruit entre juin 2008 et juin 2010.

Arthur Sauvé (1874-1944) est natif de Saint-Hermas. Il fut d'abord journaliste avant de devenir un homme politique. En 1906, il devient maire de Saint-Benoit, poste qu'il conserve jusqu'en 1923. Il fut député à l'Assemblée législative du Québec de 1908 à 1930, chef du Parti conservateur du Québec de 1922 à 1929, député à la Chambre des communes et ministre fédéral de 1930 à 1935 et sénateur de 1935 à 1944. Il est le père de Paul Sauvé.

Pont Marius-Dufresne

Sainte-Rose fut d'abord relié à la rive nord de la rivière des Mille-Îles par le pont Porteous, que James Porteous fit construire en 1832. Ce pont à péage situé à l'extrémité nord de la rue des Patriotes remplaçait un service de traversier qui opérait à cet endroit. Lorsque le développement territorial s'accentue vers l'ouest, ce pont devient mal situé. Il est vendu en 1846 à Walter Millar (Miller) de Sainte-Thérèse, et démoli en 1852.

En 1854, Walter Millar construit un nouveau pont qui relie Sainte-Rose avec l'île Bélair et un ponceau qui permet de rejoindre Rosemère. En 1857, Millar vend son pont à la famille Plessis-Bélair qui possède la terre au sud du pont et la montée qui rejoint le chemin Petite-Côte-Sainte-Rose. Le pont Millar devient alors le pont Plessis-Bélair. Entre 1857 et 1938, la structure du pont sera régulièrement améliorée, afin de soutenir l'arrivée des véhicules motorisés et permettre un accès sécuritaire aux piétons. Ce pont sera un pont à péage jusqu'à son expropriation et sa prise en charge par le gouvernement du Québec le 1er juillet 1940. Malgré des promesses électoralistes qui promettent à la population un pont gratuit, le pont Plessis-Bélair, nouvellement acquis par le gouvernement du Québec continuera d'être un pont à péage, mais on uniformisera les tarifs exigés avec ceux des autres ponts à péage, propriétés du gouvernement du Québec. Le pont Plessis-Bélair est démoli en 1946.





En 1945, on érige le pont actuel, un peu à l'est de l'ancien pont. La construction est confiée à la « Dufresne Engineering Co. » dont Marius Dufresne est le président. Celui-ci décède accidentellement, le 26 juillet 1945, alors qu'il surveillait la bonne marche des travaux sur le pont en construction et fut frappé à la tête par une poutre servant à la consolidation des fondations qu'on venait d'extraire de la rivière. Le 18 août 1946, le nouveau pont est inauguré sous le toponyme de pont Louis-Hippolyte-Lafontaine en l'honneur de Louis-Hippolyte La Fontaine (1807-1864), premier ministre du Canada-Est de 1842 à 1843 et de 1848 à 1851. En 1967, à la suite de l'inauguration du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le pont perd son nom afin de ne pas créer de confusion. Fait inusité, entre 1967 et 1985, ce pont ne porte pas de nom et on le désigne comme le pont de Sainte-Rose. En 1985, on le baptise pont Marius-Dufresne en l'honneur du personnage décédé sur ce pont.





En 1997, à la suite de différents signes d'affaiblissement et de fissures, une réfection majeure est entamée sur le pont.

Marius Dufresne naît le 18 septembre 1883 à Pointe-du-Lac (Trois-Rivières). De 1901 à 1905, il étudie à l'École polytechnique de Montréal, où il obtient un diplôme d'ingénieur. Dufresne commence sa carrière à l'atelier de chemin de fer de Longue-Pointe (Montréal), puis devient associé dans la firme d'ingénieurs Lacroix et Piché. Il devient l'ingénieur de la municipalité de Maisonneuve (Montréal) de 1910 à 1918. Avec son frère Oscar Dufresne, il joue un rôle très important dans le développement de cette municipalité, en souhaitant notamment en faire une cité modèle. Il y conçoit plusieurs immeubles d'inspiration Beaux-Arts, dont le marché Maisonneuve, le poste d'incendie, ainsi que le bain public et le gymnase. Il dessine également, en collaboration avec l'architecte français Jules Renard, les plans de sa propre résidence (château Dufresne)

Dufresne fonde l'entreprise « Dufresne Construction Company » en 1921, puis la « Dufresne Engineering Company » en 1938. Ses compagnies obtiennent plusieurs contrats pour la construction de tunnels, de ponts, de barrages et de centrales électriques dans la province de Québec, notamment pour la construction des ponts Sainte-Anne, Sainte-Rose, Viau et Pie-IX, de la sous-structure du pont Jacques-Cartier, du tunnel de la rue Ontario, ainsi que pour la centrale électrique de Cadillac (Rouyn-Noranda). Il est décédé à Sainte-Rose (Laval) en 1945 lors d'un accident survenu sur le pont qui porte son nom aujourd'hui. Il avait épousé à Cornwall, en Ontario, en 1914, Edna Irène Ann Sauriol, fille de Joseph Aquila Sauriol et de Mary Mulcohy.

Pont-Pie IX (1937-1966)

À partir du milieu des années 1800, l'est de l'île Jésus perdit de son importance car le développement territorial s'effectuait vers l'ouest. Sa vocation agricole se consolidait mais son réseau routier demeurait stable. Le service de traversier entre Saint-Vincent-de-Paul et le Sault-au-Récollet semble répondre au besoin jusqu'en 1950, année où la traverse a cessé ses opérations. Cependant, à l'ouest du village de Saint-Vincent-de-Paul, les terres se divisent en lots et c'est la même chose sur l'île de Montréal. Dès 1915, plusieurs souhaitent la construction d'un pont entre la nouvelle municipalité de Montréal-Nord et Saint-Vincent-de-Paul. Compte tenu de la Première Guerre mondiale, ce n'est qu'en 1936 que le projet voit le jour grâce à la crise économique qui sévit. Souhaitant diminuer le nombre de chômeurs, le gouvernement du Québec confie à la compagnie « Dufresne Construction » la réalisation d'un pont en béton. Le 5 décembre 1937, le pont Pie-



IX voit le jour.

En 1939, le pont change de nom pour se nommer Le-Caron en l'honneur du père Joseph Le Caron, premier missionnaire chez les Hurons et qui, d'après Samuel de Champlain, a célébré l'une des premières messes en Nouvelle-France avec l'assistance du Père Jamet. Cette cérémonie eut lieu 18 le 24 juin 1615, le long de la rivière des Prairies.

Le 5 mars 1965, avec l'accroissement de la circulation sur le pont, le ministre des Travaux publics du Québec, René Saint-Pierre, annonce la reconstruction du pont. On double alors sa structure en dépit des protestations des résidents de Duvernay qui souhaitent un pont dans l'axe de la rue Papineau. Les travaux sont complétés en 1967 et le pont reprend le nom Pie IX car il s'agit de la continuité du boulevard du même nom. Cette désignation rappelle le cardinal Giovanni Maria Mastai Ferretti (1792-1878), qui devint le pape Pie IX en 1846. Son pontificat de 31 ans est le plus long de l'histoire de la papauté.

#### Pont Médéric-Martin A-15 (1958)

Au début des années 1950, la région des Laurentides attirait de nombreux villégiateurs montréalais et les amateurs de chasse et de pêche. Sur l'île Jésus, la route 11 (boulevard des Laurentides) et la route 11A (Curé Labelle) étaient passablement achalandées les fins de semaine. À chaque dimanche de l'été, à partir de l'après-midi, on voyait une file interminable de véhicules se diriger vers le sud et ce, jusqu'à tard le soir. En août 1953, la chambre de commerce des Laurentides recommande au premier ministre Maurice Duplessis la construction d'une autoroute entre Montréal et Saint-Jérôme pour résoudre ces importantes congestions et pour permettre le développement économique et touristique des Laurentides. À cette époque, il n'existait pas encore d'autoroute au Québec. En 1954, le premier ministre Duplessis annonce la construction d'une autoroute à péage. En mai 1956, le gouvernement confirme la construction d'une autoroute de 47 kilomètres entre Montréal et Saint-Jérôme, incluant la construction de deux ponts enjambant la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles. Une première section de l'autoroute des Laurentides fut ouverte à la circulation en novembre 1958 et devient ainsi la première autoroute québécoise. Ce tronçon s'étendait sur 16 kilomètres, entre le boulevard Crémazie à Montréal et la route 11a (boulevard Sainte-Rose) à Sainte-Rose. La section de 31 kilomètres, entre Sainte-Rose et Saint-Jérôme, fut mise en service à son tour neuf mois plus tard, en août 1959. Il en coûtait 75 cents pour faire les 47 kilomètres de la nouvelle autoroute, soit 25 cents à chacun des trois postes de péage : à Laval (kilomètre 7), à Boisbriand (kilomètre 19) et à Mirabel (kilomètre 38). Le pont Médéric-Martin assure la continuité de l'autoroute 15 entre l'île Jésus et l'île de Montréal. Il fut ouvert officiellement le 30 novembre 1958.



Médéric Martin est né le 22 janvier 1869 à Montréal. Industriel, il a été maire de Montréal de 1914 à 1924, puis de 1926 à 1928. Il meurt à Pont-Viau (Laval) le 12 juin 1946. D'origine modeste, il a fait lui-même sa fortune. Il étudie d'abord à Montréal, ensuite au collège de Saint-Eustache. Plus tard, il devient propriétaire d'une manufacture de cigares. Il représente le quartier Papineau en tant qu'échevin de 1906 à 1910 et de 1912 à 1914. C'est à cette date qu'il devient maire de Montréal. Ses douze années de pouvoir constituent un record. Parallèlement, il est aussi élu en 1906, député libéral à la Chambre des communes dans la circonscription de Sainte-Marie. Il est réélu en 1908 et en 1911. Il termine sa carrière de député fédéral en 1919 lorsqu'il est nommé membre du conseil législatif de la province du Québec pour la division d'Alma.

En 1914, Médéric Martin gagne ses élections contre George Washington Stephens. Il triomphe même si l'enquête du juge Cannon de 1909 sur l'administration de la ville l'avait accusé d'avoir commis des malversations de fonds. Il se retire de la politique municipale en 1910, mais revient en 1912 comme échevin. En 1914, en remportant ses élections comme maire, il met fin à la tradition de l'alternance entre maires francophones et maires anglophones. En 1918, les problèmes financiers de Montréal sont tellement criants que la municipalité est mise sous tutelle. En effet, en 1916 et en 1917, la ville a contracté des déficits de 2 millions de dollars. Lomer Gouin, premier ministre du Québec, contraint Montréal à annexer Maisonneuve et impose une commission administrative. Plusieurs mesures d'austérité sont mises en place dans cette période d'inflation. En 1921, la tutelle est levée. Tout au long de ses mandats, l'administration Martin est secouée maintes fois par des scandales de favoritisme et de corruption. En 1928, Médéric Martin est définitivement défait par Camillien Houde.

Médéric Martin possédait une villa à Laval-des-Rapides, tout près du pont Viau.

#### Pont Gédéon-Ouimet A-15 (1958)

Tout comme le pont Médéric-Martin, ce pont fut construit au cours de la réalisation de l'autoroute 15. En plus de la rivière des Mille-Îles, ce pont enjambe aussi deux îles : l'île Locas et l'île Morris. Le pont est nommé en l'honneur de Gédéon Ouimet, l'un des nombreux personnages historiques de Sainte-Rose.



Gédéon Ouimet (1823-1905) est le fils du cultivateur Jean Ouimet marié avec Marie Bautron. Il fut un avocat, un homme politique et un fonctionnaire québécois. Élu député de la circonscription de Deux-Montagnes à l'Assemblée législative du Québec de 1867 à 1876, il devient procureur général du Québec de 1867 à 1873 puis, 2° premier ministre du Québec de 1873 à 1874. Il agit ensuite comme surintendant de l'Instruction publique de 1876 à 1895.

#### Pont-Lepage A-25 (1964)

Le pont Lepage relie Laval à Terrebonne en enjambant la rivière des Mille-Îles tout en assurant la continuité de l'autoroute Louis-Hyppolithe-La Fontaine (A-25). Il relie en fait l'île Jésus à l'île Saint-Jean. Il faut ensuite emprunter un tronçon d'autoroute de 700 mètres pour traverser l'île Saint-Jean et rejoindre le pont Mathieu, qui lui permet de rejoindre la rive nord. Il fut construit en 1964.



Le pont est nommé en l'honneur de l'abbé Louis Lepage de Sainte-Claire (1690-1762), ecclésiastique français qui fut curé de Saint-François-de-Sales et de Sainte-Rose. Il devint le seigneur de Terrebonne et son dynamisme contribua à la prospérité du secteur de Terrebonne.

#### Pont-Papineau-Leblanc (1969)

Le pont Papineau-Leblanc relie l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville au quartier Duvernay de Laval en enjambant la rivière des Prairies. Il donne accès à l'autoroute Papineau (A-19) prévue pour relier Bois-des-Filions.

Construit en 1969, ce pont est l'oeuvre de jeunes ingénieurs de l'école Polytechnique de Montréal de la firme Gendron, Lefebvre et associés. Ils ont travaillé avec des arpenteurs-géomètres lavallois. Astuce, solidité et élégance s'appliquent au pont Papineau-Leblanc. Sa silhouette évoque celle d'un navire à deux mâts avec ses haubans et ses câbles courant du haut des tours jusqu'au tablier du pont. Ces câbles sont d'ailleurs recouverts de polyéthylène pour éviter toute corrosion. Suspendus par les haubans, les tabliers en acier offrent six voies de circulation recouvertes d'un nouveau matériau : de l'asphalte traité au caoutchouc naturel. Long de 425 mètres et large de 27 mètres, cette structure répond aux défis d'éviter l'accumulation de glaces au barrage d'Hydro-Québec et de faciliter la navigation de plaisance sur la rivière des Prairies. Avec ses 425 mètres, le pont Papineau-Leblanc est le plus long pont à câbles d'haubanage en Amérique du Nord.



Le nom du pont rend hommage à deux personnes. D'abord, il honore la mémoire de Joseph Papineau (1752-1841), notaire et homme politique du Bas-Canada et père de Louis-Joseph Papineau. Il rend également hommage à Alpha Leblanc (1908-1962), maraîcher et propriétaire du terrain sur lequel ont été construites les approches du pont du côté de Laval. D'ailleurs, avant la construction de l'autoroute 19, un chemin existait en ses lieu et place et portait le nom de Boulevard Leblanc.

Le 18 novembre 1999, le pont est brièvement renommé « pont Pietro-Rizzuto », pour rendre hommage à l'ancien sénateur libéral Pietro Rizzuto (1934-1997). Ce changement soulève la controverse. À la demande de l'un des fils du sénateur décédé, le projet fut abandonné.

#### Pont-Vachon A-13 (1972)

L'autoroute Chomedey (A-13) est située entre l'autoroute 20, à Montréal et l'autoroute 640 sur la Rive-Nord, qu'elle rencontre près de Boisbriand. À l'origine, cette autoroute fut construite pour relier les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel. Depuis que l'aéroport de Mirabel n'effectue plus de vols avec passagers, ce n'est plus une priorité pour le gouvernement du Québec de prolonger cette autoroute jusqu'à l'autoroute 50. L'autoroute 13 a été mise en service en 1975 et a nécessité la construction de deux ponts dont le pont Vachon qui fut construit en 1972 et ouvert en 1975.



Le pont Vachon est nommé en l'honneur des quatre frères Vachon, pionniers de l'aviation québécoise parfois surnommés The Flying Vachon's. Les quatre frères (Roméo, Irénée, Donat, Fernando) furent en effet parmi les premiers francophones à travailler comme pilotes au Canada.

#### Pont-Louis-Bisson A-13 (1975)

Assurant la traversée de la rivière des Prairies par les usagers de l'autoroute Chomedey, le pont Louis-Bisson fut ouvert en 1975.



Louis Bisson est né à Hull en 1909. Il voulait devenir prêtre mais des ennuis de santé l'en empêchèrent. En 1927, Bisson eut la piqûre de piloter un avion en voyant Charles Lindbergh à l'aéroport d'Ottawa. Suite à sa formation de base, il avait besoin d'accumuler des heures de vol pour obtenir sa licence de pilote. Il offrait des tours d'avion à raison d'un sou la livre du passager! En 1932, Bisson fit la connaissance du Père Joseph-Xavier Couture qui souhaitait apprendre à piloter pour desservir son immense ministère disséminé dans le nord de l'Ontario. Bisson devint son pilote personnel, travaillant bénévolement tout en étudiant la théologie. Parallèlement, Bisson pilotait pour Nipigon Airways, partageant son salaire avec le père Couture. Avec l'aide de Bisson, le Père Couture décrocha son brevet en 1936, faisant de lui le premier prêtre pilote du Canada. De 1936 à 1939, Bisson pilota pour les Oblats, desservant une vingtaine de missions catholiques en plein coeur des Terrritoires du Nord-Ouest et de l'Arctique canadien. Son avion WACO, baptisé Santa Maria II, se rendait aussi loin que le 72° degré de latitude nord. Son expertise nordique comme aviateur était alors inégalée. En remerciement, Bisson recut du Pape la médaille «Pro Ecclesia et Pontifice». Il fut possiblement le premier pilote canadien à traverser 100 fois l'Atlantique. Ses services furent plus d'une fois réquisitionnés pour le transport de VIP tel Winston Churchill.

Par la suite, Bisson travailla deux ans pour « Prairie Airways ». Durant la guerre, son rôle clé au sein du RAF Ferry Command lui mérita la « King's Commendation » et l'OBE (l'Ordre de l'Empire britanique). Mettant à profit sa vaste expérience de l'Arctique, Bisson dirigea en 1942, aux côtés de Don McVicar, des expéditions polaires qui établirent la fameuse «Crimson Route». Après la guerre, Bisson travailla brièvement pour British Airways. En 1979, Bisson reçut l'ordre du Canada. Réalisant un rêve de jeunesse, il fut ordonné prêtre au Mexique en 1986, puis évêque en 1989.

À l'instar du pont Vachon, situé plus au nord, le pont a été nommé pour honorer une figure liée à l'aviation, puisqu'il est situé dans l'axe autoroutier que devait relier l'île de Montréal à l'aéroport de Mirabel.

#### Pont Athanase-David (1978)

En 1684, Antoine Feuillon dit Filion reçu comme fief du seigneur Louis Lepage de Sainte-Claire une érablière située à la frontière entre les seigneuries de Terrebonne et de Blainville. Progressivement, cet endroit devint populaire à cause de son sentier qui menait à la rivière des Mille-Îles et où l'on pouvait passer à gué et rejoindre ainsi la montée Sainte-Rose menant à Montréal.

Le 30 mai 1849, le Conseil autorise Alexandre M. Delisle, B.H. Lemoine et Jean-Baptiste Debien, jeune, à construire un pont de péage sur la rivière Jésus. Érigé sur la terre de Jean Baptiste Debien ce pont devait être remis au gouvernement après 50 ans d'usage. Au printemps de 1876, le pont est emporté par les glaces. On le reconstruit rapidement mais il semble être endommagé régulièrement. Un acte du notaire Longpré du 31 janvier 1903 nous informe que Prosper Desnovers, sellier, avait acquis ce pont de Omer Chapleau. Le gouvernement du Québec, le 10 juillet 1903, avise Desnoyers de fermer son pont devenu dangereux. Il vend alors le pont à Jean-Baptiste Chalifoux et ses associés. L'acte de vente nous apprend qu'il est situé «au lieu dit Bois des Filion, paroisse de Terrebonne ». La présence de ce pont est si marquante que les villégiateurs prirent l'habitude de désigner cet endroit avec le terme Pont-David. Puis le 25 octobre 1923, un arrêté ministériel ordonne la construction d'un pont connu sous l'appellation Pont David. Finalement, le 22 juin 1940, le Pont David est déclaré « ouvrage public ». Construit avec des fermes métalliques et des dalles de béton, il possédait une capacité de charge de 15 tonnes. Long de 173,4 mètres il était composé de sept traverses égales et de huit lampadaires. A cause de son exiguïté ce pont a été témoin de plusieurs accidents.





Aujourd'hui ce pont porte le nom Athanase David, un politicien qui fut secrétaire de la Province sous Lomer Gouin et Alexandre Taschereau. Il est le grand-père des politiciennes Françoise et Hélène David.

Pont Olivier-Charbonneau (2011)

Le pont Olivier-Charbonneau relie l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles avec le quartier Saint-François à Laval, en enjambant la rivière des Prairies. Il relie ainsi les régions administratives de Montréal et de Laval. Il demeure, avec le pont Serge-Marcil, l'un des deux ponts à péage du Québec. Le pont Olivier-Charbonneau long de 7,2 kilomètres crée un lien direct entre l'autoroute 440 à Laval et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine il permet ainsi aux automobilistes d'éviter l'autoroute Métropolitaine, souvent congestionnée. Localement il permet aux automobilistes d'éviter le pont Pie-IX en amont. La construction du pont débuta en 2008, malgré une dernière tentative par Greenpeace pour bloquer le projet. Le pont a été ouvert à la circulation le 21 mai 2011.



En ce qui concerne son nom, j'ai eu le plaisir de le soumettre lorsque j'étais président de la Société d'histoire de l'île Jésus. Olivier Charbonneau est le premier habitant de l'Île Jésus, et l'ancêtre patronymique de quelque 15 000 Charbonneau vivant aujourd'hui en Amérique du Nord, ainsi que (par Anne, sa fille aînée) de tous les Labelle.

C'est ainsi que se termine cette histoire de nos ponts.

À la prochaine



# AVANTAGESIRIS

#### **UNE MEILLEURE VISION POUR TOUTE VOTRE FAMILLE**

Votre organisation est membre du Programme Avantages IRIS, ce qui signifie que vous avez droit à des avantages de soins oculaires exclusifs chez IRIS. Vous enregistrer à ces avantages est facile et complètement gratuit, et vous pourrez profiter de privilèges tels que la facturation directe à votre compagnie d'assurances, du financement sans intérêt, la garantie inconditionnelle IRIS, et plus encore.



## lunettes de prescription — économisez 150\$

À l'achat de lunettes comprenant une monture et des lentilles de prescription traitées antireflet (lentilles d'une valeur de 250 \$ ou plus).\*

#### lunettes de soleil de prescription — économisez 150\$

À l'achat de lunettes comprenant une monture et des lentilles solaires de prescription.\*



## lunettes sur mesure — économisez 150\$

À l'achat d'une monture personnalisée Topology et de lentilles de prescription traitées antireflet (lentilles d'une valeur de 250 \$ ou plus).\*

#### protection solaire — économisez 50\$

À l'achat de lunettes solaires sans prescription de 100 \$ ou plus.\*

"Seuls les membres du Programme des Avantages IRIS peuvent utiliser les offres du programme. Les avantages doivent être présentés au moment de l'achat. Une seule offre du Programme des Avantages IRIS peut être appliquée à chaque transaction. Ne peut être jumelé à aucume autre offre IRIS, remise instantanée, carte IRIS, certificat IRIS, offité en magasim ou promotion. Non applicable sur les lunettes de sécurité, les lunettes de sécurité pour le sport, les lunettes TrueBlue, les forfaits COOL pour enfants ou tout autre forfait de lunettes IRIS. D'autres conditions peuvent s'appliquer, remeigner-vous en boufique.



#### PROFITEZ DE VOS AVANTAGES DES AUJOURD'HUI

- 1 Visitez iris.ca/avantages
- 2 Choissisez code d'accès ou le nom de votre société
- 3 CODE D'ACCÈS: AERVL

AERVL-Association des employés retraités de la Ville de Laval

Nous sommes là pour vous aider avec votre inscription ou pour l'accès à vos avantages. Contactez-nous à avantages@iris.ca ou 1.800.363.6378

# AVANTAGESIRIS

# PROFITEZ DES AVANTAGES IRIS POUR VOTRE CORRECTION DE LA VISION PAR LA CHIRURGIE

Admissible à la Clinique d'Ophtalmologie IRIS sur présentation d'une attestation d'emploi ou d'adhésion de membre. Ces offres sont valides tant et aussi longtemps que le Programme Avantages IRIS est offert à votre organisation. Aucune offre du Programme Avantages IRIS n'est transférable.



#### correction de la vision au laser économisez 250\$

Sur la correction de la vision par la chirurgie Ultralasik ou le Trans PRK.\*\*

"Cette offre s'applique sur les chirurgies Ultralasik et Trans PRK. Basée sur la chirurgie des 2 yeux, ne s'applique pas aux chirurgies mineures et/ou aux frais d'examens. Limite d'un Avantage IRIS de 250 \$ par personne applicable sur la chirurgie des 2 yeux. Présentez votre coupon Avantage IRIS de 250 \$ lors du paiement de votre chirurgie. Les chirurgies sont réalisées par des ophtalmologistes à notre clinique d'ophtalmologie IRIS de Laval (QC).



## correction de la vision avec l'implantation de lentilles intraoculaires économisez 250\$ par œil

Sur la correction de la vision avec l'implantation de lentilles intraoculaires de spécialité.†

\*Cette offre s'applique sur les chirurgies du Plan Liberté et Liberté Ultra seulement. Ne s'applique pas aux chirurgies Plan Clarté ou Clarté Ultra, ni aux chirurgies mineures ou frais d'exames. Limite d'un Avantage IRIS de 250 \$ par ceit, par personne. Présentez votre coupon Avantage IRIS de 250 \$ par ceit, par personne. Présentez votre coupon Avantage IRIS de 250 \$ par ceit par l'exament de votre chirurgie. Les chirurgies sont réalisées par des ophtalmologistes à notre clinique d'ophtalmologie IRIS de Laval (QC)\*.

Pour obtenir plus d'information sur la correction de la vision par le laser, consultez IRIS.ca/fr/chirurgie-de-la-vue ou composez le : 1.877.656.4747

Veuillez noter que le chirurgien se réserve le droit de refuser toute chirurgie réfractive ou toute autre intervention à tout candidat s'il le juge à propos, sans autre compensation pour le candidat. Ne peut être jumelé à aucune autre offre promotionnelle.



#### **VOUS AVEZ BESOIN D'AIDE AVEC VOS AVANTAGES?**

Nous sommes là pour vous aider avec votre inscription ou pour l'accès à vos avantages. Contactez-nous à avantages@iris.ca ou 1.800.363.6378

# **PROGRAMME PRIVILÈGES** GROUPE EXCLUSIF





GPL assurance offre un programme très avantageux aux membres de l'Association des employés retraités de la ville de Laval, pour les assurances automobile et habitation.

- Obtenez jusqu'à 20 % de rabais sur vos primes d'assurance automobile et habitation
- Profitez d'une réduction d'un maximum de 500 \$ sur vos franchises d'assurances Automobile et Habitation (certaines conditions s'appliquent)
- Accumulez des milles de récompense AIR MILES<sup>MD</sup>



- Une protection de 15 000 \$ pour les dégâts d'eau gratuitement
- 5 000 \$ de frais juridiques



Une entreprise Gallagher



gplassurance.com

Appelez-nous dès maintenant pour obtenir une soumission • 450 978-4446

#### **DIANE LABERGE**

VICE-PRÉSIDENTE EXÉCUTIVE 1350, autoroute 13, Laval (Québec) H7X 3W9 daberge@yveslegare.com 514 595-1500





#### Richard Lauzon

Directeur général

Planificateur financier et représentant en épargne collective pour Desjardins Cabinet de services financiers inc. 4210, rue Garand Laval (Québec) H7L 5Z6

450 975-8583, poste 7229229

desjardins.com/caissevilledelaval

richard.j.lauzon@desjardins.com



1974, boul. Le Corbusier Laval • Québec • H7S 2K1

Tél.: 450.973.9131 info@wilfridpastabar.com

www.wilfridpastabar.com



Prélèvements/analyses en laboratoire privé

Rendez-vous rapide Résultats rapides Remboursé par les assurances

450.622.4556 514.370.8556

info@jmadiagnostics.com