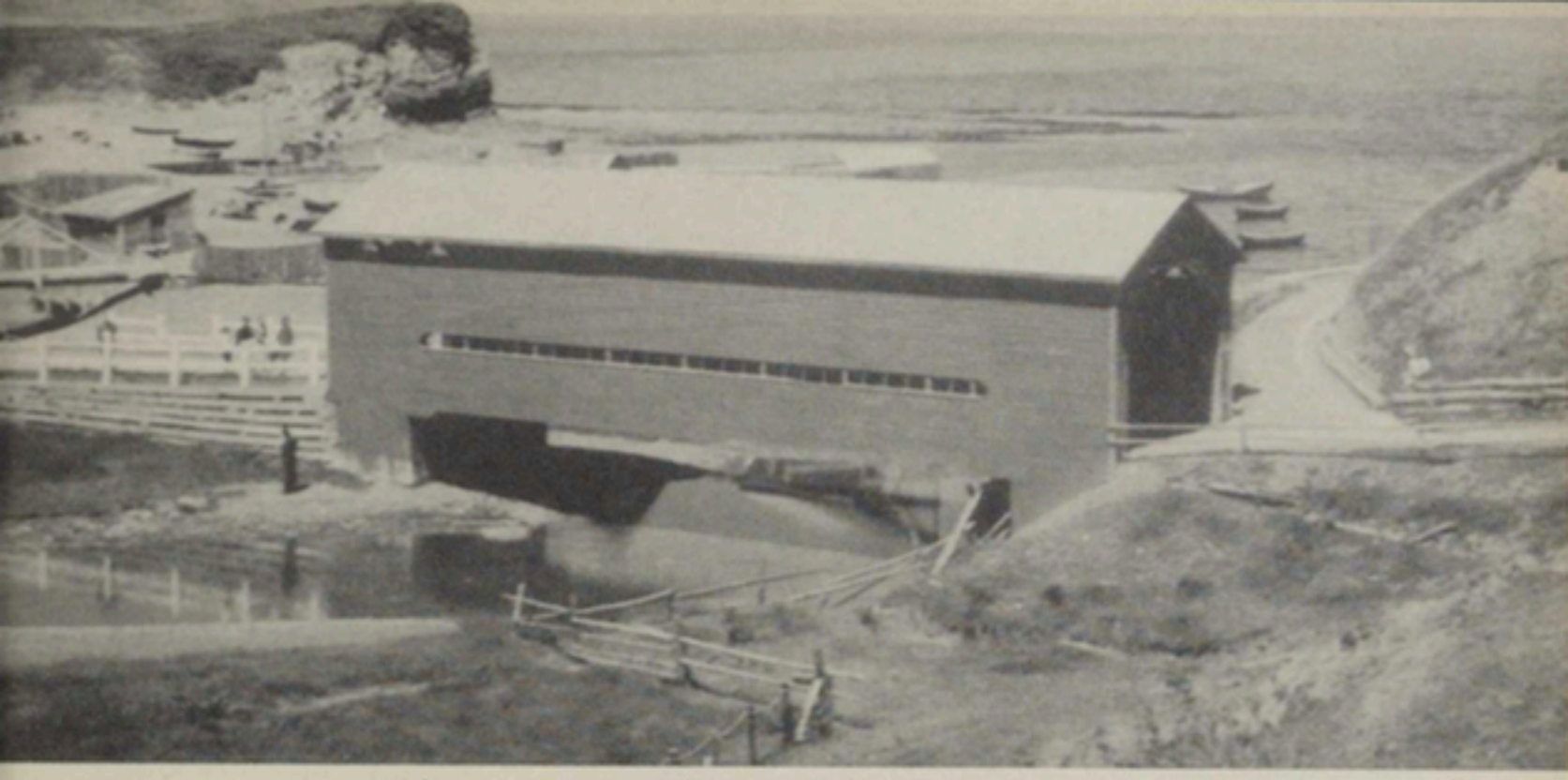


RIVIÈRE-AUX-RENARDS, GASPÉ-SUD, PETITE RIVIÈRE AUX RENARDS.

NOS PONTS COUVERTS

par L.-P. GRAVEL, ing. p.

service des Ponts, ministère des Travaux publics de la province de Québec

LES touristes qui voyagent exclusivement sur les grandes routes pourraient croire que, dans notre province, les ponts couverts ont presque tous été remplacés par des structures modernes. En réalité, il en reste encore près de cinq cents, disséminés sur les routes secondaires et les chemins de colonisation. Il fut un temps où nous en avions au moins le double, puisque autrefois la plupart des ponts de quelque importance appartenaient à cette catégorie. Nous remarquons cependant que la majorité de ceux qui subsistent ont tout au plus une cinquantaine d'années; ceux qui furent construits au siècle dernier, les plus intéressants au point de vue historique, seront bientôt tous disparus.

C'est dans la partie sud des Cantons de l'Est que se trouvent les plus vieux spécimens; ils ont été assemblés avec des chevilles de bois franc, au lieu de boulons, et leurs toits étaient recouverts de bardeaux ou de chaume. Parmi ceux qui ont été démolis dernièrement, il y en avait un à Sweetsburg, qui avait été construit en 1870. Actuellement celui de Philipsburg est probablement à la fois le plus vieux et le plus petit de son espèce; il n'a que ving-six pieds de portée.

Presque toutes nos grandes rivières ont eu leurs ponts couverts, et plusieurs de ceux-ci

IRLANDE, MÉGANTIC, RIVIÈRE BLANCHE.

PHILIPSBURG, MISSISQUOI, RIVIÈRE DE LA ROCHE.

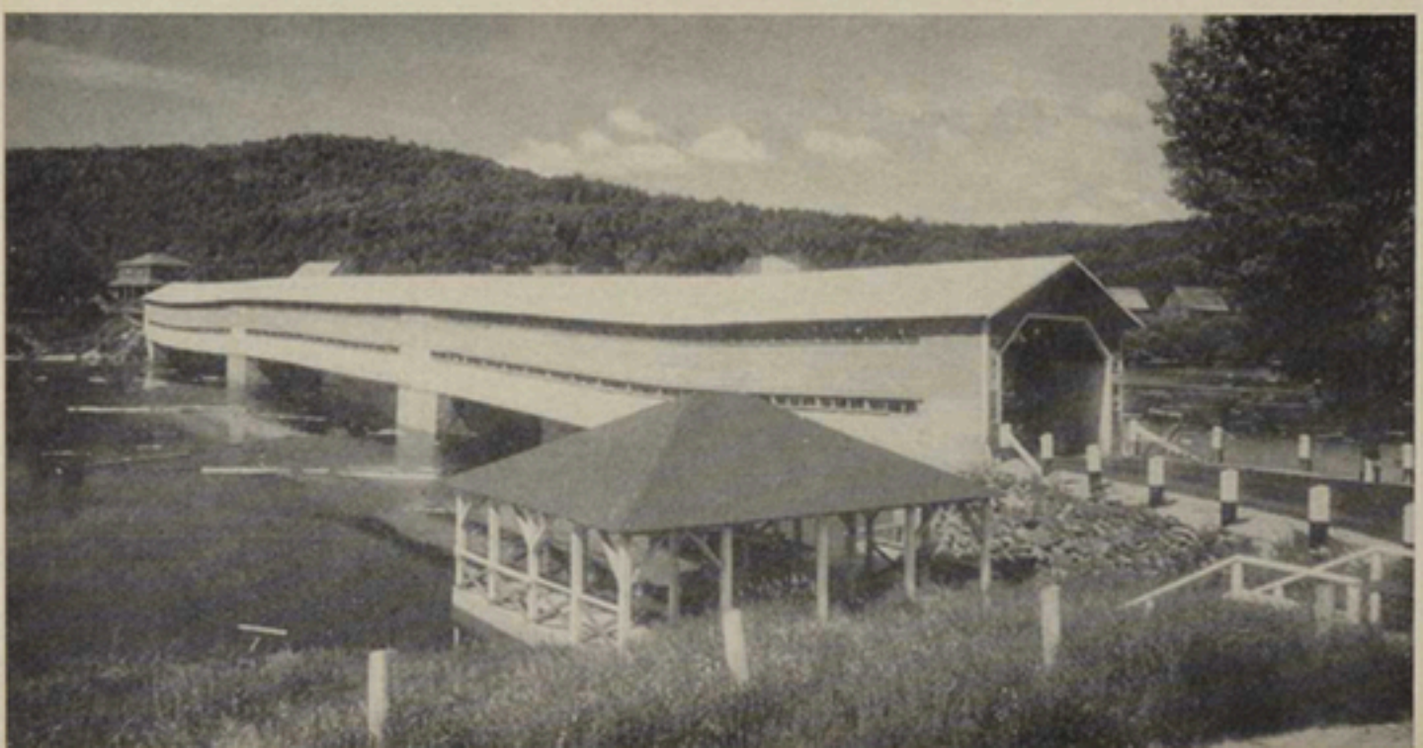
SWEETSBURG, MISSISQUOI, RIVIÈRE YAMASKA (1870-1954).

NOTRE-DAME-DU-LAUS, PAPINEAU, RIVIÈRE AU LIÈVRE.

avaient des dimensions remarquables: tel celui de Maria (Bonaventure), incendié il y a quelques années, et qui mesurait près de mille pieds; un autre à St-Félicien (Lac-St-Jean) avait onze cents pieds; il fut emporté par les glaces lors d'une débâcle en 1942. Le plus long actuellement (450 pieds) se trouve à Notre-Dame-du-Laus.

La majorité des ponts couverts ont été construits suivant un système breveté en 1820 par Ithiel Town, architecte du Connecticut. Son invention connut un tel succès qu'il s'amassa une fortune en redevances, à raison d'un dollar le pied linéaire de travée. Le système Town possédait deux avantages importants; d'abord il n'exigeait que des pièces de bois de dimensions commerciales et faciles à assembler; autre avantage, le même plan type pouvait servir pour n'importe quelle longueur de pont à construire. Les membrures latérales formaient un treillis uniforme de madriers suffisamment forts pour une grande portée, qui fournissait d'autant plus de solidité que les travées étaient plus courtes. Il est évident que cette simplification comportait un gaspillage de bois, mais autrefois cet inconvénient était plutôt négligeable.

L'unique but de couvrir un pont de bois, c'est de prévenir la pourriture causée par les intempéries. Cependant, en hiver, cette couverture présente un inconvénient, car il faut étendre de la neige sur la chaussée pour que les traîneaux chargés puis-



sent y glisser, tandis que sur le toit la neige s'accumule, à tel point que cette charge additionnelle a déjà été fatale.

Il n'est pas toujours nécessaire de démolir un pont lorsqu'il est remplacé; et s'il est couvert, on lui assigne quelquefois une nouvelle fonction: situé dans un village de pêcheurs, on s'en sert pour faire sécher les filets de pêche; à proximité d'une ferme, il devient une grange. Qui sait si, dans un avenir encore lointain, notre dernier pont de bois ne devra pas sa survivance à un sort auquel il était loin d'être destiné.

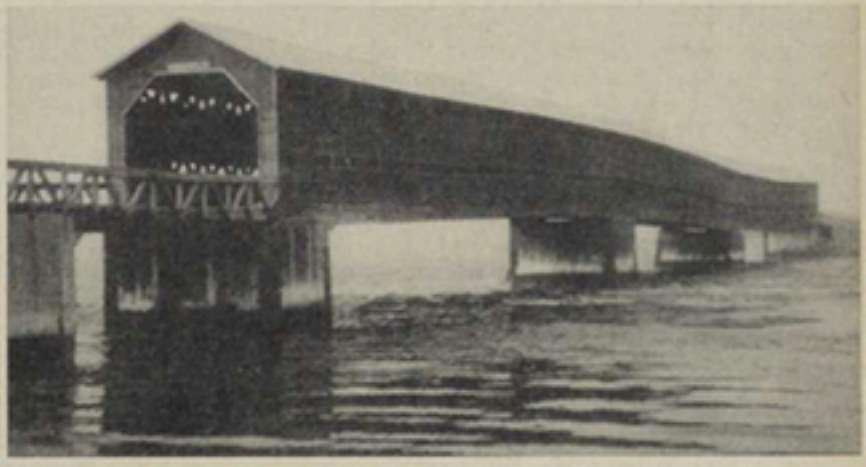
Autrefois, il fallait payer un droit de passage sur la majorité des ponts couverts. Il nous est resté un de ces écritaux sur lesquels étaient inscrits les taux exigés.

En Nouvelle-Angleterre quelques sociétés ont été formées pour promouvoir la conservation des ponts couverts et recueillir de la documentation à leur sujet. Une des principales activités des membres consiste à obtenir des renseignements techniques et historiques sur chaque pont, complétés par des photographies. On aura une idée du travail accompli en disant que l'une de ces sociétés possède une collection de plus de vingt mille photos. Il faut ajouter qu'il y a encore près de quinze cents ponts couverts aux Etats-Unis; le Vermont à lui seul en conserve précieusement une centaine qui datent du siècle dernier. Toute une industrie touristique connexe s'y est également développée, et plusieurs villages en retirent des revenus intéressants.

Bien des gens ne savent trop où aller les jours de congé et se promènent sans but; nous leur proposons d'essayer ce "hobby" des Américains. Nos Cantons de l'Est offrent ici un champ d'action idéal, tant pour l'intérêt historique que pour la beauté de la nature. Les vieux ponts de bois apportent souvent l'élément humain nécessaire à un paysage pour qu'il devienne intéressant pour les artistes en photographie.

A ceux qui seraient intéressés, notre ministère des Travaux publics pourra fournir gratuitement une carte sur laquelle nos ponts couverts les plus accessibles sont localisés.

CANTON ELY-SUD, SHEFFORD, RIVIÈRE NOIRE (1858-1937).



HAVRE-AUX-MAISONS, ILES-DE-LA-MADELEINE.

CHARPENTE À TREILLIS TOWN.

ROCK-ISLAND, STANTEAD, RIVIÈRE TOMIFOBIA.