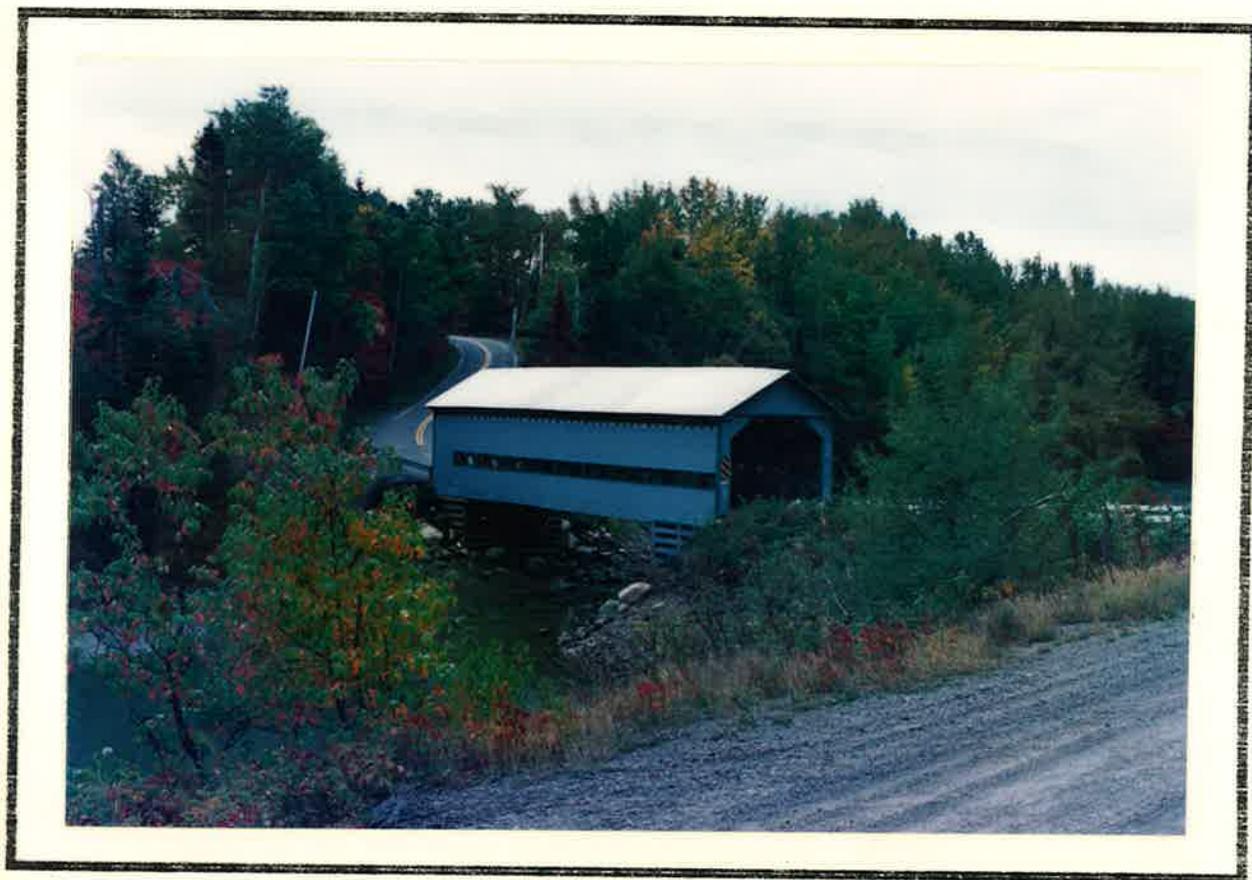


Evaluation patrimoniale des ponts couverts
de la Municipalité régionale de Comté
de Rimouski - Neigette



Municipalité régionale de Comté
Rimouski-Neigette

Régis Jean
Ethnologue

1990

TABLE DES MATIERES

1.0.	Mandat	3
2.0.	Cadre méthodologique	5
3.0.	Les ponts couverts	7
3.1.	Historique	7
3.2.	La technologie	8
4.0.	Inventaire des ponts couverts	12
4.1.	Les ponts couverts au Québec	12
4.2.	Les ponts couverts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie	14
5.0.	Les ponts couverts de la M.R.C. de Rimouski - Neigette	31
5.1.	Le pont de la rivière Hâtée, Bic	31
5.1.1.	La structure	31
5.1.2.	Le "bâtiment"	32
5.2.	Le pont de Mont-Label	47
5.2.1.	La structure	47
5.2.2.	Le "bâtiment"	48
5.3.	Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard	62
5.3.1.	La structure	62
5.3.2.	Le "bâtiment"	63
5.4.	Le pont Beauséjour, Sainte-Odile-sur-Rimouski	75
5.4.1.	La structure	75
5.4.2.	Le bâtiment	76
5.5.	Le pont Rouge, Trinité-des-Monts	88
5.5.1.	La structure	89
5.5.2.	Le "bâtiment"	89

TABLE DES MATIERES (suite)

6.0.	Evaluation patrimoniale	92
6.1.	Méthodologie et grille d'analyse	92
6.1.1.	Valeur patrimoniale	93
6.1.1.1.	Valeur ethno-historique	93
6.1.1.2.	Valeur technologique	94
6.1.1.3.	Valeur symbolique	94
6.1.1.4.	Etat d'authenticité	94
6.1.2.1.	Etat physique	95
6.1.2.2.	Environnement	95
6.1.2.3.	Accessibilité	96
6.1.2.4.	Aménagement extérieur	96
6.1.2.5.	Intérêt du milieu	97
6.2.	Evaluation individuelle des ponts couverts	98
6.2.1.	Le pont de la rivière Hâtée, Bic	98
6.2.1.1.	La valeur patrimoniale	98
6.2.1.2.	Opportunité d'une intervention	100
6.2.2.	Le pont de Mont-Lebel	102
6.2.2.1.	La valeur patrimoniale	102
6.2.2.2.	Opportunité d'une intervention	104
6.2.3.	Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard	105
6.2.3.1.	La valeur patrimoniale	105
6.2.3.2.	Opportunité d'une intervention	110
6.2.4.	Le pont Beauséjour, Saint-Odile-sur-Rimouski	111
6.2.4.1.	La valeur patrimoniale	111
6.2.4.2.	Opportunité d'une intervention	112
6.2.5.	Le pont Rouge, Trinité-des-Monts	115
6.2.5.1.	La valeur patrimoniale	115
6.2.5.2.	Opportunité d'une intervention	120
6.3.	Evaluation comparative	122
6.3.1.	La valeur patrimoniale	122
6.3.2.	Opportunité d'une intervention	123
7.0.	Recommandations	126
7.1.	Principes généraux	126
7.2.	Projets de mise en valeur	128
7.3.	Partenaires éventuels	130
7.4.	Recommandations spécifiques	131
7.4.1.	Le pont de la rivière Hâtée, Bic	131
7.4.2.	Le pont de Mont-Lebel	132
7.4.3.	Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard	133
7.4.4.	Le pont Beauséjour, Saint-Odile-sur-Rimouski	134
7.4.5.	Le pont Rouge, Trinité-des-Monts	136
	Bibliographie	138

1.0. MANDAT

1.0. Mandat

La municipalité régionale de Comté de Rimouski - Neigette nous confiait le mandat de réaliser une recherche sommaire sur les cinq ponts couverts situés sur son territoire, à partir des documents existants, en particulier de l'inventaire des ponts couverts du Québec, réalisé en 1981 par le ministère des Affaires culturelles.

L'évaluation patrimoniale implique la confection d'une grille d'analyse incluant des critères architecturaux d'ingénierie, ethnologiques, historiques et sitologiques. Un relevé sommaire et un relevé photographique de chaque pont doit compléter l'étude.

Suite à l'évaluation patrimoniale, des recommandations doivent être formulées pour la mise en place d'un plan global de mise en valeur des ponts couverts de la M.R.C. et certains partenaires potentiels devraient alors être identifiés.

Une subvention du ministère des Affaires culturelles a permis la réalisation de cette étude.

2.0. CADRE METHODOLOGIQUE

2.0. Cadre méthodologique

Les cinq ponts couverts étudiés sont situés dans les limites de la municipalité régionale de comté de Rimouski - Neigette, dans la région administrative du Bas Saint-Laurent, dont le territoire s'étend au sud du fleuve Saint-Laurent, de Saint-Fabien à la Pointe-au-Père inclusivement. En profondeur, la M.R.C. s'étend jusqu'à une soixantaine de kilomètres du fleuve et englobe la Réserve faunique de Rimouski. Au sud, cet immense territoire borne aux frontières du Nouveau-Brunswick et, au sud-ouest, à la M.R.C. de Témiscouata.

L'inventaire des ponts couverts réalisé en 1981 avait permis de localiser les cinq ponts. Une visite de chacun a été effectuée : les relevés sommaires, les photographies et les prises de vue intérieures et extérieures (sur vidéo VHS) ont été réalisés en septembre 1990.

Les études antérieures ont été consultées, notamment l'Inventaire réalisé en 1981 par Henri-Paul Thibault du ministère des Affaires culturelles. Des informateurs locaux ont également été visités et leurs témoignages ont apporté un éclairage intéressant sur l'historique de certains ponts.

3.0. LES PONTS COUVERTS

3.0. Les ponts couverts

3.1. Historique

On retrouve des ponts couverts un peu partout dans le monde. Il en existerait encore plus de 230 en Suisse, en Autriche et en Allemagne. C'est donc un phénomène international et très ancien. Il y a plus de 8 siècles, Marco Polo notait la présence de telles constructions en Chine. (Thibault, 1981 : 12)

En Occident, le plus ancien pont couvert daterait de l'année 1333: le pont de la Chapelle à Lucerne (Suisse). En Amérique, le premier pont couvert était érigé en 1805 et traversait la rivière Schuylkill à Philadelphie.

"On estime qu'entre 1805 et 1885, au-delà de 10 000 ponts couverts ont été construits aux États-Unis, dont le plus long mesurait 5690 pieds (Colombia, Pennsylvanie)." (Thibault, 1981 : 13)

Cette technologie s'est vite exportée au Canada, au Nouveau-Brunswick et au Québec. Le premier pont couvert au Québec aurait été construit dans les Cantons de l'Est en 1835, à Cookshire. (Thibault, 1981 : 14)

C'est d'ailleurs en Estrie, colonisée en grande partie par des loyalistes américains, que l'on retrouve les plus anciens ponts couverts du Québec.

La vague de colonisation des années 1930 exige l'ouverture de nouveaux territoires, le tracé de nouvelles routes et, inévitablement, la construction de nouveaux ponts. Ces "ponts de colonisation" adoptent tous le même type de structure appelée "Town", du nom de son inventeur Ithiel Town. La simplicité de cette structure et l'utilisation des matériaux locaux expliquent ce choix. D'ailleurs, le ministère de la Colonisation fournissait le plan, les

ingénieurs conseils et le salaire des ouvriers, tandis que les municipalités fournissaient les matériaux. (Thibault, 1981 : 17)

La raison pour laquelle on construit tant de ponts couverts est simple : comme les ponts sont faits de bois, les intempéries attaquent la structure des ponts ouverts et provoquent le pourrissement des poutres. En protégeant la structure du pont d'un abri, on prolonge sa durée.

La popularité des ponts couverts décroit rapidement lorsqu'on remplace le bois par le béton armé et le béton précontraint, matériaux qui n'atteignent pas la pourriture. De même, les charges de plus en plus lourdes transportées par les camions (chargés de plus en plus haut), forceront le remplacement de très nombreux ponts couverts.

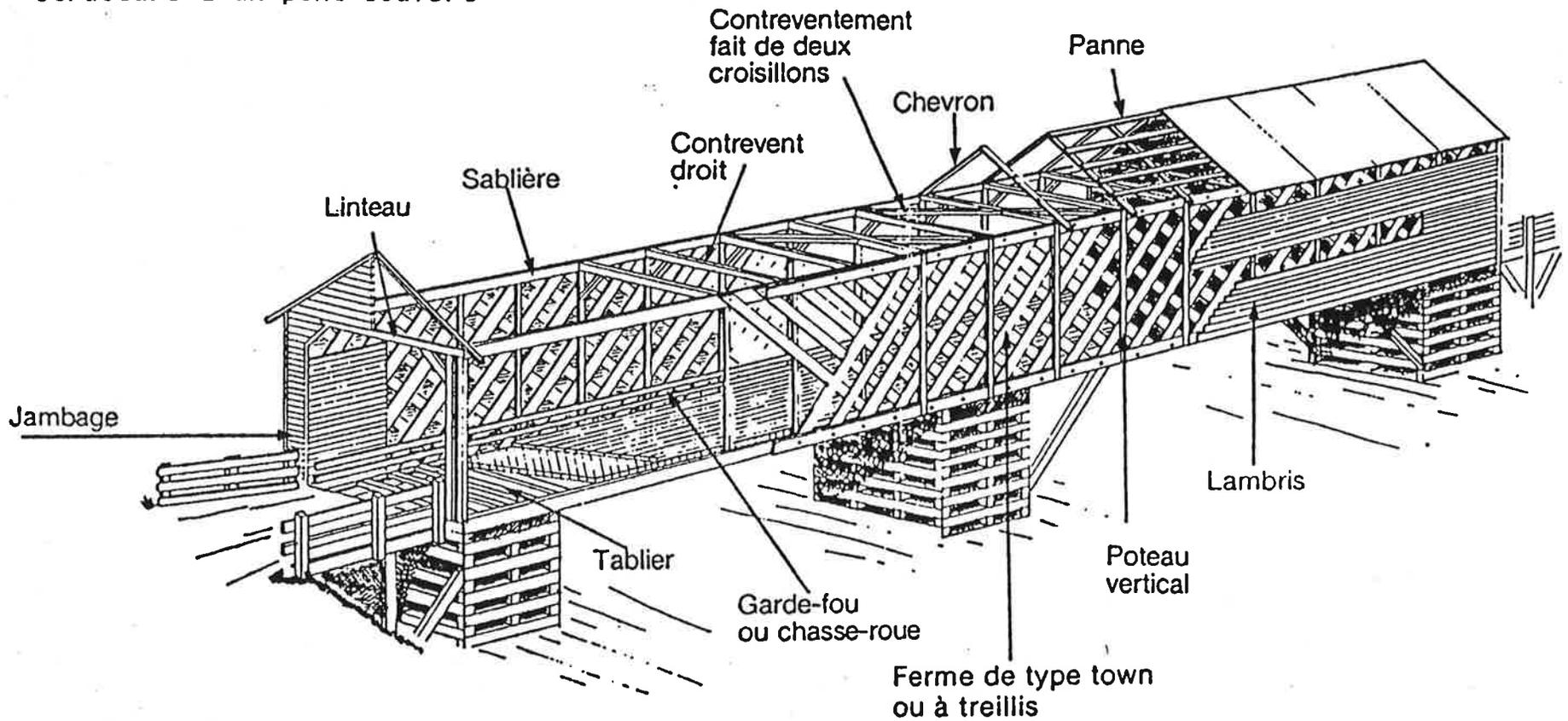
3.2. La technologie

La principale caractéristique d'un pont est sa longueur, déterminée, en premier lieu, par la largeur du cours d'eau à traverser. Selon l'importance du cours d'eau, le pont se composera d'une ou de plusieurs travées. La travée est la portion d'un pont comprise entre deux points d'appui. Un pont d'une seule travée repose sur deux culées situées à chaque extrémité; un pont de plusieurs travées s'appuie en plus sur un ou plusieurs piliers.

La "portée" d'un pont est donc la longueur de chaque travée. Selon la structure d'un pont, la portée peut être plus ou moins longue. La "ferme à treillis de type Town" permettait une portée de 160 pieds sans support intermédiaire.

Cette ingénieuse invention, brevetée en 1820 par l'architecte américain Ithiel Town de New Haven, se caractérise par sa force et la simplicité de sa construction. (Thibault, 1981 : 29)

Structure d'un pont couvert



Tiré d'un dépliant publié par l'Institut d'histoire et de recherche sur l'Outaouais inc., Des toits sur nos rivières (I.H.R.O., Hull, s.d.).

"Cette ferme est constituée d'un treillis de madriers s'entrecroisant à un angle variant de 45° à 60° et retenus à chaque intersection par des chevilles de bois. Le haut et le bas sont fixés par deux rangées doubles de madriers ou cordes, pour éviter une trop grande flexibilité. Pour empêcher les mouvements latéraux entre les deux fermes parallèles, des croisillons les fixent au sommet et à la base. (...). Le treillis était renforcé de poteaux verticaux dont l'espacement variait d'une dizaine à une vingtaine de pieds (...). Peu à peu, on réduit les dimensions des pièces des treillis, on multiplie le nombre de poteaux verticaux que l'on double, l'on renforce le tout par des tiges de tension d'acier, verticales ou horizontales; les chevilles de bois furent remplacées par de simples clous et les croisillons furent eux aussi renforcés par des contrevents droits avec jambes de force. C'est le type "Town élaboré"." (Thibault, 1981 : 29 -31)

Au Québec, 81,6 % des ponts couverts sont construits de cette façon. Ils ont presque été tous construits au 20^e siècle (le plus ancien pont de ce type daterait de 1898). (Thibault, 1981 : 31)

Dans l'Est du Québec, les 18 ponts couverts qui existent encore aujourd'hui appartiennent au type "Town élaboré".

Généralement, cette structure est couverte d'un toit à deux versants de bardeaux (ou de tôle métallique), lambrisée d'un revêtement de planches horizontales. Les murs latéraux ont une ou deux ouvertures pour favoriser l'éclairage intérieur et pour diminuer la pression du vent qui s'engouffre à l'intérieur. Les portiques, situés à chaque extrémité, ont un linteau, généralement à "angle oblique", des jambages, situés de chaque côté de l'entrée, et des larmiers, situés à la rencontre du toit et des murs verticaux.

A l'intérieur, la plupart des ponts ont un lambris près des deux entrées. Du même type que le revêtement extérieur, ce lambris sert de protection contre les intempéries.

Le tablier du pont est généralement formé de plusieurs épaisseurs de madriers reposant sur des poutres transversales. Le pavé est formé de madriers posés longitudinalement, pour éviter les vibrations qu'un revêtement transversal provoquerait au passage d'une voiture.

A quelques centimètres du pavé, un chasse-roue ou un garde-fou, protège la structure du pont.

4.0. INVENTAIRE DES PONTS COUVERTS

4.0. Inventaire des ponts couverts

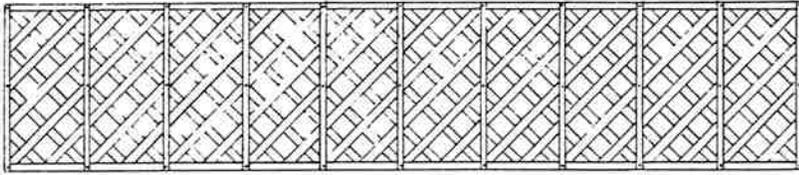
4.1. Les ponts couverts au Québec

Les données fournies dans ce chapitre proviennent de l'Inventaire des ponts couverts du Québec par Henri-Paul Thibault, du ministère des Affaires culturelles.

Au moment de cet inventaire dont les relevés remontent peu avant 1981, on comptait encore 121 ponts couverts au Québec. Le tableau suivant en montre la répartition géographique :

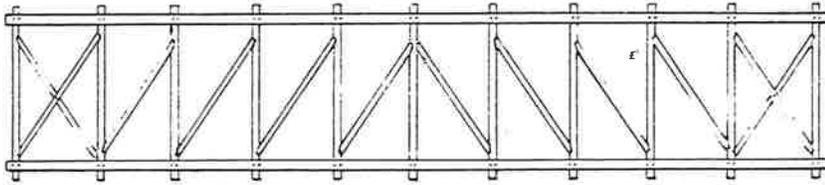
Région	Nombre	%	Rang
01. Bas-St-Laurent-Gaspésie	18	16,5	2e
02. Saguenay-Lac-St-Jean	6	5,5	7e
03. Québec	12	11,0	4e
04. Mauricie-Bois-Francs	11	10,0	5e
05. Estrie	11	10,0	5e
06. Montréal	10	9,1	6e
07. Outaouais	13	11,9	3e
08. Abitibi-Témiscamingue	26	23,8	1er
09. Côte-Nord	2	1,8	8e
TOTAL	109 *	100	

* Cinq ponts couverts sont disparus et 7 autres n'ont pas été évalués.

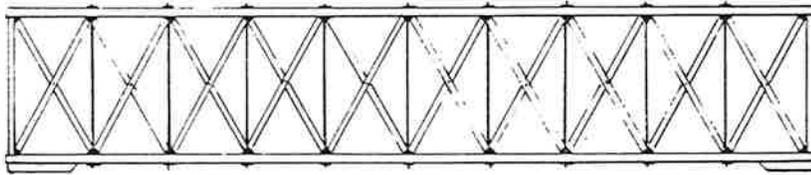


Town "élaboré"

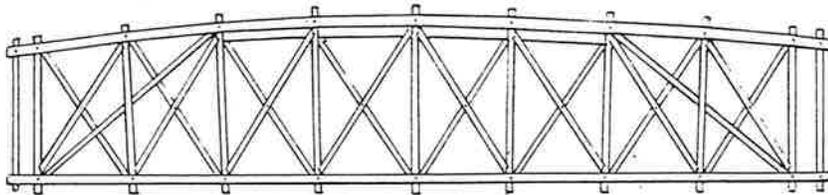
* le type Town se retrouve sous trois formes différentes: simple, intermédiaire et élaboré.



Poinçons multiples



Howe



McCallum

Les quatre principaux types de structure des ponts couverts.

Illustration tirée de "Les ponts couverts du Québec" de la société québécoise des ponts couverts (1988).

Soixante-douze pour cent des ponts couverts n'ont qu'une seule travée; vingt et un ponts ont deux travées. Seul le pont Bowman, sur la rivière Le Lièvre (Papineau) possède trois travées.

Le plus long pont couvert du Québec (150,8 m) en compte quatre : le pont de Notre-Dame-des-Pins (Beauce). Et le pont Marchand de Mansfield (Pontiac) (148,6 m) compte six travées.

Ajoutons que le plus long pont couvert du monde est situé à Hartland (N.B.), sur la rivière Saint-Jean et mesure 390,7 mètres. (Thibault, 1981 : 25,26)

Au point de vue de la structure, nous mentionnons précédemment que 81,6 % des ponts couverts du Québec étaient du type Town élaboré. Les autres types de structure ne sont représentés que par quelques spécimens :

Ferme à poinçons multiples (palladien)

Trois ponts en Estrie et deux en Abitibi

Ferme à croix de Saint-André (type Town)

Deux dans Missisquoi, un dans Gatineau et un dans Sherbrooke

Ferme à corde supérieure arquée (type McCallum)

Le seul pont de ce type au monde s'élève à Elgin (Huntingdon)

Ferme à deux poinçons (type Queenpost)

Le pont Marchand de Mansfield (Pontiac) dans l'Outaouais est le seul de ce type au Québec.

4.2. Les ponts couverts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie

De 1981 à 1990, cinq ponts couverts sont disparus au Bas-Saint-Laurent-Gaspésie. Il n'en reste plus que dix-huit alors que l'inventaire de Thibault en dénombrait vingt-trois. Les cinq ponts disparus sont les suivants :

Saint-Onésime d'Ixworth (Kamouraska) route Drapeau, rang 2
Causapscal (Matapédia) Pont Plante
Rivière-Bleue (Témiscouata) Pont Bérubé
Saint-Léon-le-Grand (Matapédia) rang II et IV
Sainte-Jeanne-d'Arc (Matapédia) rang III

Le tableau suivant en donne la liste, et fournit certains renseignements relatifs à la longueur, au nombre de travées, et à la date de construction.

Nous les énumérons du plus long au plus court.

Nous notons dès le départ que Rimouski - Neigette est la M.R.C. qui possède le plus de ponts couverts dans le territoire du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie. On en compte cinq sur dix-huit (28 %). Matane en dénombre quatre (22 %) et La Matapédia en a conservé trois (17 %). Les M.R.C. suivantes n'ont plus qu'un seul pont couvert sur leur territoire :

Bonaventure, Côte de Gaspé, Kamouraska, La Mitis, Pabok et Témiscouata.

Les cinq autres municipalités régionales n'en possèdent aucun :
Avignon, Les Basques, Denis-Riverin, Iles-de-la-Madeleine et Rivière-du-Loup.



Localisation des cinq ponts couverts de la M.R.C. de Rimouski-Neigette

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| 1- Bic | 4- Saint-Anaclet-de-Lessard |
| 2- Sainte-Odile-sur-Rimouski | 5- La Trinité-des-Monts |
| 3- Mont-Label | |

(Carte topographique : Rimouski 22 C, 1982)

Echelle 1 : 250 000

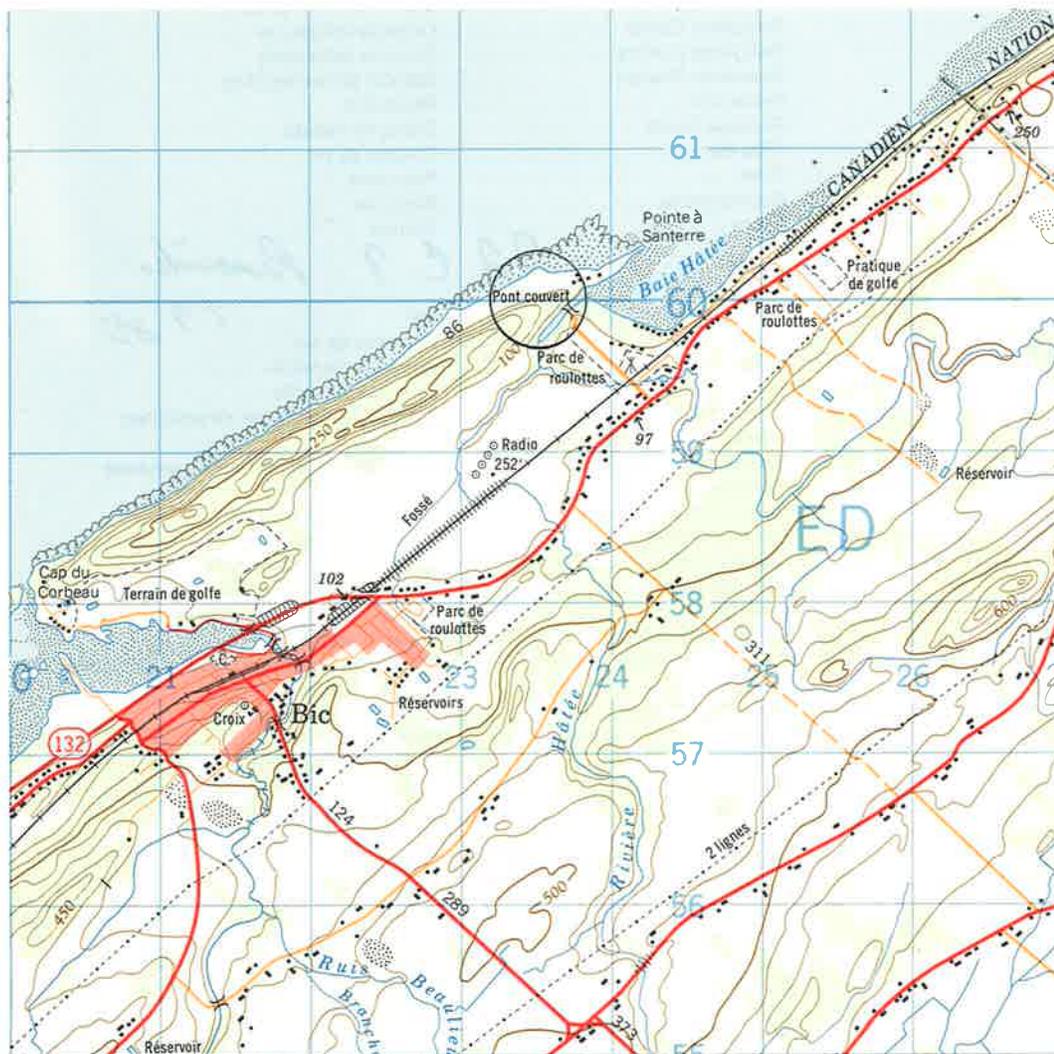
Energie Mines et Ressources Canada

Les ponts couverts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie

Rang	Localisation	M.R.C.	Cours d'eau	Travée	(m) Longueur	Date
1	New-Richmond	Bonaventure	Petite Cascapédia	2	88,27	1938
2	Routhierville	La Matapédia	Matapédia	2	78,36	1931
3	St-Jérôme	Matane	Matane	1	54,19	1920
4	St-René-de- Matane	Matane	Matane	2	51,69	1948
5	Trinité-des- Monts	Rimouski- Neigette	Rimouski	1	49,26	1934
6	Amqui	La Matapédia	Matapédia	2	44,27	1931
7	St-René-de- Matane	Matane	Matane	1	44,13	1928
8	Grande-Vallée	La Côte-de Gaspé	Grande-Vallée	1	44,07	1923
9	Causapscal	La Matapédia	Matapédia	1	39,24	1915
10	Ste-Odile-sur Rimouski	Rimouski- Neigette	Du Brûlé	1	37,00	1936
11	St-Jean-de- la-Lande	Témiscouata	Jerry	1	32,03	1936
12	St-Anaclet- de-Lessard	Rimouski- Neigette	Neigette	1	29,60	1898
13	Mont-Lebel	Rimouski- Neigette	Neigette	1	28,40	1930
14	Les Boules	La Mitis	Tartigou	1	26,88	1934
15	Port-Daniel	Pabok	Port-Daniel	1	24,93	1938
16	St-Onésime d'Ixworth	Kamouraska	Ouelle	1	24,81	1921
17	St-Ulric	Matane	Blanche	1	24,71	1912
18	Bic	Rimouski- Neigette	Hâtée	1	24,23	1936

**5.0. LES PONTS COUVERTS DE LA
M.R.C. DE RIMOUSKI-NEIGETTE**

5.1. Le pont couvert de la rivière Hâtée, Bic



Localisation du pont de la rivière Hâtée, Bic.

Carte topographique

Energie Mines et Ressources Canada

22 c/7 Rimouski, 1980.

Echelle 1 : 50 000



Le pont du Bic, vu du sud-ouest.

Vue aérienne en 1977.

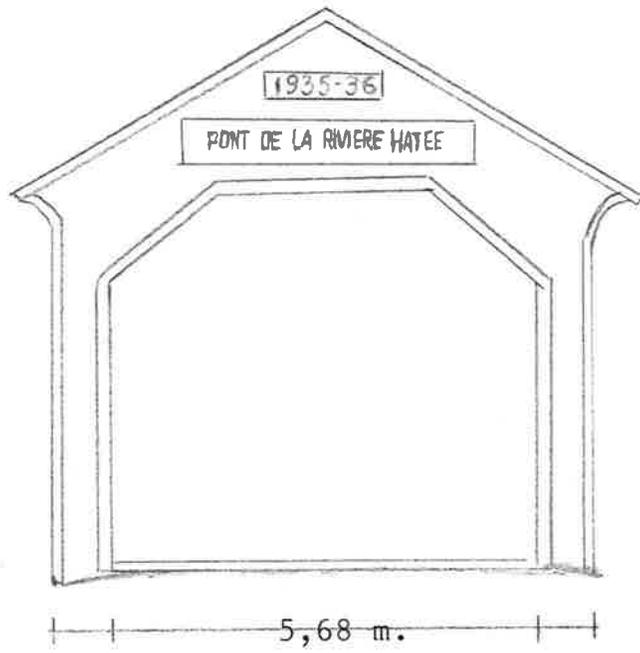
Photo : Macro-inventaire (77. 2201.34)



Le pont du Bic, vu du nord-est.

Vue aérienne en 77.

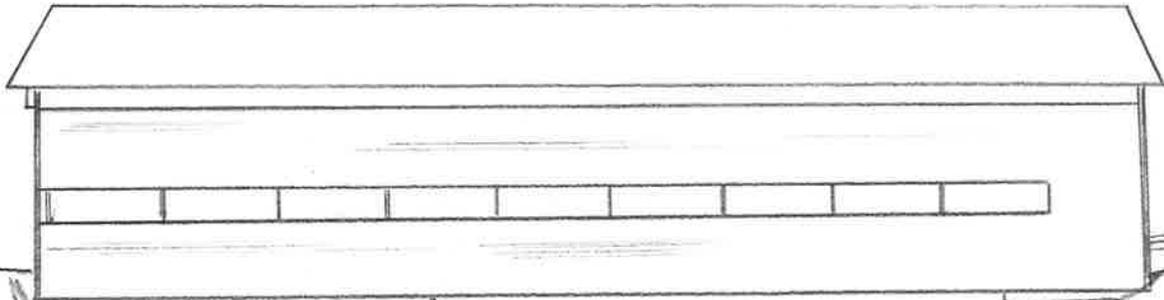
Photo : Macro-inventaire (77. 2201.31)



5,75 m.

5,68 m.

24,23 m.



16,65 m.

4 m.

Pont de la Rivière Hâtée,
Bic.



Le portique sud.



Le portique nord.



Vue du mur ouest.



Vue du mur est.



Larmier cintré du portique sud.
Ouverture supérieure située sous la ligne du toit.



La culée sud.



La culée nord, autrefois le pilier central du pont.



Structure des murs : treillis de madriers, poteaux verticaux et double corde supérieure.



Structure du toit : croisillons, contrevents droits avec jambes de force, chevrons et pannes.



L'ouverture centrale est dotée de jets d'eau de même que le bas du mur, au niveau des cages.



Vue sous le tablier : des croisillons réunissent les cordes inférieures situées de chaque côté, sur lesquelles s'appuient une série de poutres transversales.

5.0. Les ponts couverts de la M.R.C. de Rimouski - Neigette

5.1. Le pont de la rivière Hâtée, Bic

Le pont de la rivière Hâtée enjambe cette rivière à peu de distance de son embouchure, sur le fleuve, dans la Baie Hâtée. La route du Camping de Lavoie traverse la voie ferrée, puis un parc de maisons mobiles avant d'atteindre une grande courbe vers la droite qui descend de façon assez abrupte. Au pied de cette côte, on peut apercevoir le pont couvert et la baie qui s'ouvre sur le fleuve.

L'endroit est tranquille. A marée basse, la rivière semble presque stagnante. Lors de notre passage, des enfants jouaient sous le pont à chasser les bestioles et à lancer des cailloux sur l'eau.

Le portique sud porte l'inscription de la date de construction du pont : "1935 - 1936". A cette époque, le pont, mesurait 43.28 m. et possédait deux travées. Mais en 1973, la moitié nord du pont est incendiée à la suite du bris d'un fil électrique. Il est réparé en conservant la partie sud jusqu'au pilier central. On charrie des matériaux de remplissage pour amener la route jusqu'au pilier central, devenu la culée nord d'un pont à travée unique. Le pont actuel ne mesure plus que 24,23 m. C'est le pont couvert le plus court de tout le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie..

5.1.1. La structure

La structure est de type "Town élaboré" : treillis de fermes obliques clouées les unes aux autres et réunies à leurs sommets et à leurs bases par deux rangées doubles de madriers (les cordes). Des croisillons réunissent les deux fermes parallèles pour bien contreventer l'ensemble et empêcher tout mouvements latéraux. Ces croisillons sont posés sous le tablier du pont et sous la toiture. Des contrevents droits, bien fixés aux poteaux verticaux au moyen de jambes de force, contribuent à la solidité de l'ouvrage.

Le pont repose sur deux culées formées de cages de pièces de bois remplies de pierres. La culée nord, qui était auparavant le pilier central, est fermée de madriers dans la partie inférieure. Les côtés de ce coffre forment un angle obtus de manière à servir de brise-glace.

5.1.2. Le "bâtiment"

Le pont s'ouvre à chacune de ses extrémités par un portique. Celui du sud est le portique originel tandis que celui du nord est postérieur à 1973.

Le linteau est à "angle oblique" et les jambages, situés de chaque côté de l'ouverture, sont droits. Les larmiers du portique sud sont cintrés alors que ceux du nord sont droits.

Deux ouvertures éclairent l'intérieur du pont : sous la ligne du toit, l'ouverture s'étire d'un portique à l'autre. Au centre, elle est pratiquée à 2,26 m. du portique sud et se prolonge jusqu'au portique nord. Cette dernière ouverture possède un jet d'eau formé d'une planche inclinée au bas.

Le revêtement extérieur est fait de planches de 6 pouces (15,25 cm) posées horizontalement et embouvetées avec une feuillure dans la partie supérieure. Le revêtement des deux portiques est plus étroit : 4 1/2 pouces (11,45 cm) et les planches n'ont pas la feuillure qu'on remarque sur les deux murs longitudinaux.

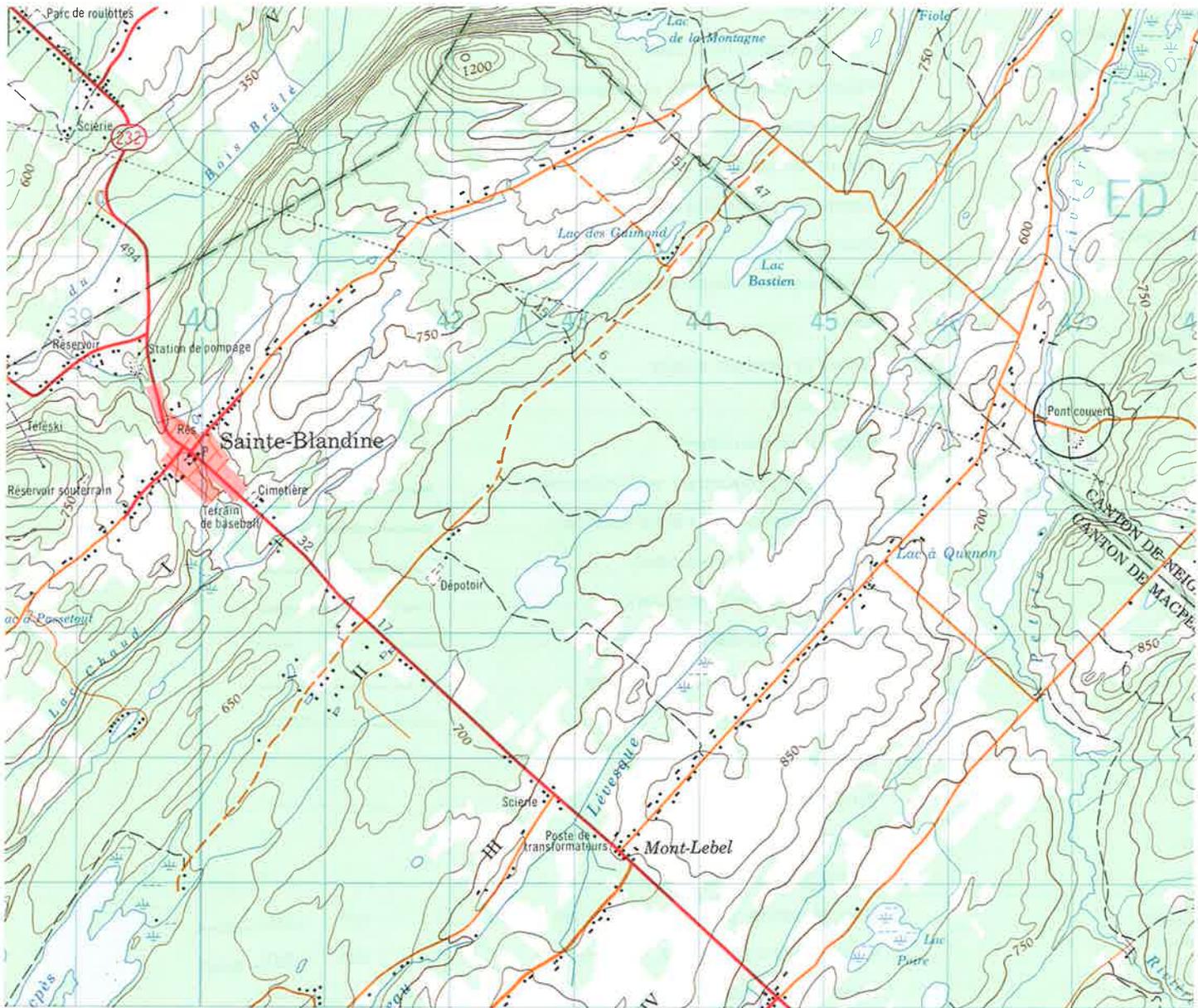
Les revêtements sont peints en gris et les ouvertures sont vertes.

La toiture est formée de tôle métallique posée sur des pannes fixées sur les chevrons.

Une particularité : le pont ne possède aucun revêtement intérieur normalement posé près des deux ouvertures et qui protège la structure exposée aux intempéries, près des ouvertures.

Les madriers du pavé, posé longitudinalement, reposent sur des poutres obliques elles-mêmes posées sur une série de poutres transversales appuyées sur les deux cordes inférieures. Quelques tiges d'acier réunissent les deux cordes sous le pavé et procurent plus de fermeté aux croisillons. A l'intérieur, à quelques centimètres au-dessus du pavé, sont posés deux gardes-roues qui protègent la structure en prévenant les chocs des voitures contre les madriers des fermes latérales.

5.2. Le pont couvert de Mont-Lebel



Localisation du pont de Mont-Label.
 Carte topographique
 Énergie, Mines et Ressources Canada
 Sainte-Blandine, 22 c/8, 1980
 Echelle 1 : 50 000.



Le pont de Mont-Lebel, vue aérienne en 1977.

Vue du sud-est.

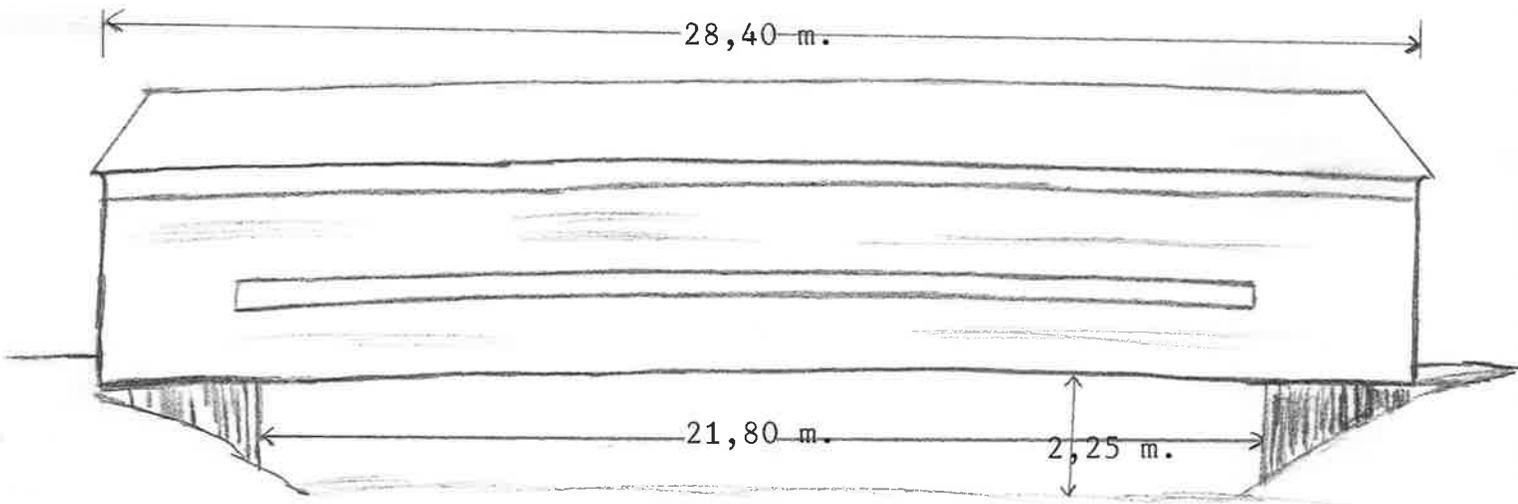
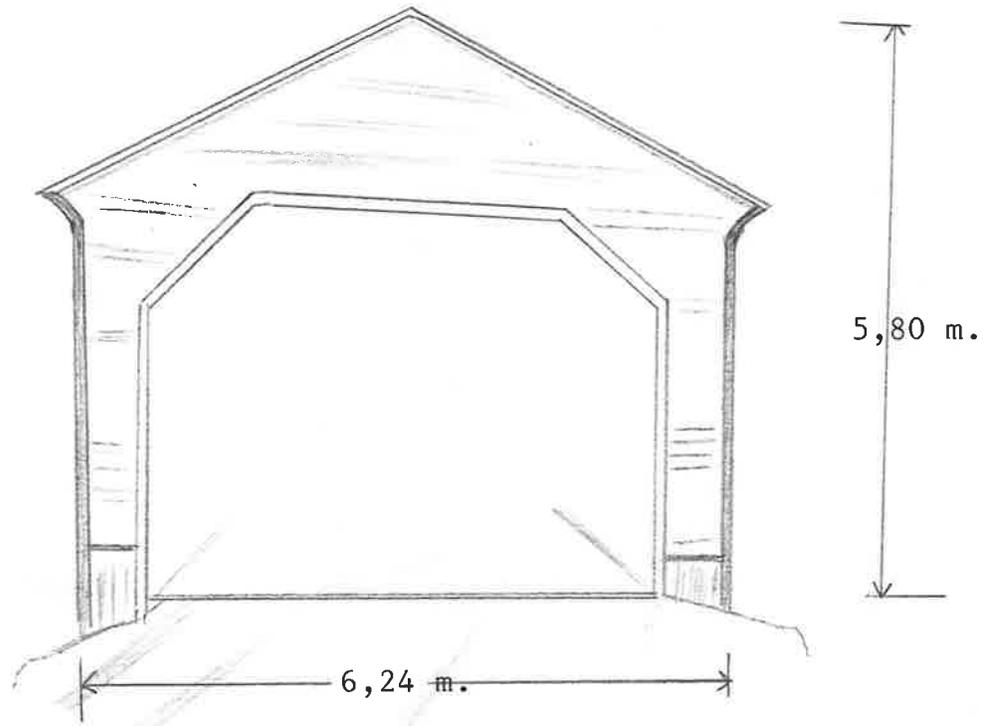
Photo : Macro-inventaire (77. 2091.10)



Le pont de Mont-Lébel, vue aérienne en 1977.

Vue du nord-est.

Photo : Macro-inventaire (77. 2091.11)



Pont couvert,
Mont-Lebel.



Mont-Lebel : vue générale du site en automne et en hiver.





Le portique est du pont de Mont-Label.



Le portique ouest.



Le mur nord du pont de Mont-Lebel.



Le mur sud.



Pont de Mont-Label : Les larmiers des portiques sont cintrés.



Jet d'eau de l'ouverture centrale formé d'une planche inclinée.



Sur les jambages, une planche inclinée sert de jet d'eau pour éloigner l'eau de pluie de la structure.



Jet d'eau des murs longitudinaux, au-dessus des culées.
(Pont de Mont-Label)



Structure des murs : treillis de madriers, poteaux verticaux et tiges de tension en acier reliant les cordes supérieures et inférieures.



Pièces de métal sous la corde inférieure et tiges de tension d'acier.
(Pont de Mont-Label)



Croisillons au niveau du toit, contrevents droits et jambes de force. (Pont de Mont-Lebel)



Les croisillons sous le tablier du pont, ont été éliminés.



Vue sous le tablier du pont : Les poutres transversales sont supportées par les cordes inférieures et par deux poutres longitudinales soutenues par des tiges d'acier.



Sur les poutres transversales, on voit le revêtement oblique.
(Pont de Mont-Label)

5.2. Le pont de Mont-Label

On accède au pont couvert par la route du rang 3 et 4, qui croise la 232 à Mont-Label. A environ quatre kilomètres à l'est de la route 232, en direction de Neigette, une petite route relie le rang 3 et 4 au rang 5. Au bas d'une forte descente se trouve la rivière Neigette qu'enjambe un pont couvert.

Le site du pont couvert, comme toute la vallée de la rivière Neigette, est intéressant pour le panorama qui s'ouvre devant nous : de chaque côté, des collines boisées entre lesquelles coule la rivière Neigette.

Le pont aurait été construit en 1930. Lors de notre passage, un panneau indiquait "Pont barré" ce qui n'empêchait pas de nombreux véhicules (autos, camions légers, tracteurs) de circuler normalement.

5.2.1. La structure

Comme tous les autres ponts de l'Est du Québec, ce pont couvert est de type "Town élaboré". Un treillis de madriers obliques forme deux fermes parallèles. La sablière ou corde supérieure porte les chevrons du toit; la corde inférieure porte le tablier du pont. Des contrevents droits renforcés de jambes de force réunissent les deux fermes à leurs sommets. Des croisillons sont ajoutés aux contrevents pour une plus grande stabilité. Des poteaux verticaux redoublent le treillis de madriers. Des tirants d'acier réunissent la corde supérieure à la corde inférieure en maintenant toutes les pièces bien en place.

Les culées, établies de chaque côté de la rivière, sont formées de cages de pièces de bois dont l'intérieur est rempli de grosses pierres. Les côtés sont fermés de madriers posés verticalement, dans le but sans doute de protéger les poutres des cages contre le pourrissement.

5.2.2. Le "bâtiment"

Les deux portiques, est et ouest, sont identiques : linteau à "angle oblique", jambages droits, et larmiers cintrés.

Deux ouvertures, percent les murs longitudinaux. La première, située sous la ligne du toit, s'ouvre sur toute la longueur du pont. L'autre ouverture, au centre du mur, est pratiquée à quelques mètres des portiques. La fenêtre inférieure, plus exposée aux eaux de pluie que celle située au-dessus, est équipée d'un jet d'eau qui encadre l'ouverture sur toute sa longueur : cette planche inclinée éloigne l'eau du mur et favorise la conservation des madriers de la structure.

Le revêtement extérieur n'est pas uniforme et pourrait supposer que certains murs ont été refaits à une époque plus récente. La planche horizontale embouvetée, avec une feuillure, mesure 7 1/2 pouces (19 cm) de largeur sur le mur nord seulement. Le mur sud et les deux portiques sont lambrissés d'une planche de même modèle mais plus étroite de 5 pouces (12,7 cm).

Le lambris extérieur est gris et les ouvertures sont vertes. Mais cette coloration n'est pas d'origine. Si on l'appelait anciennement le pont "Rouge", c'est que ces murs n'ont pas toujours été gris! Au bas des murs, un jet d'eau formé d'une planche inclinée éloigne l'eau de pluie.

Le revêtement extérieur est repris sur quelques mètres à l'intérieur, près des portiques, pour protéger les éléments de la structure situés près des entrées.

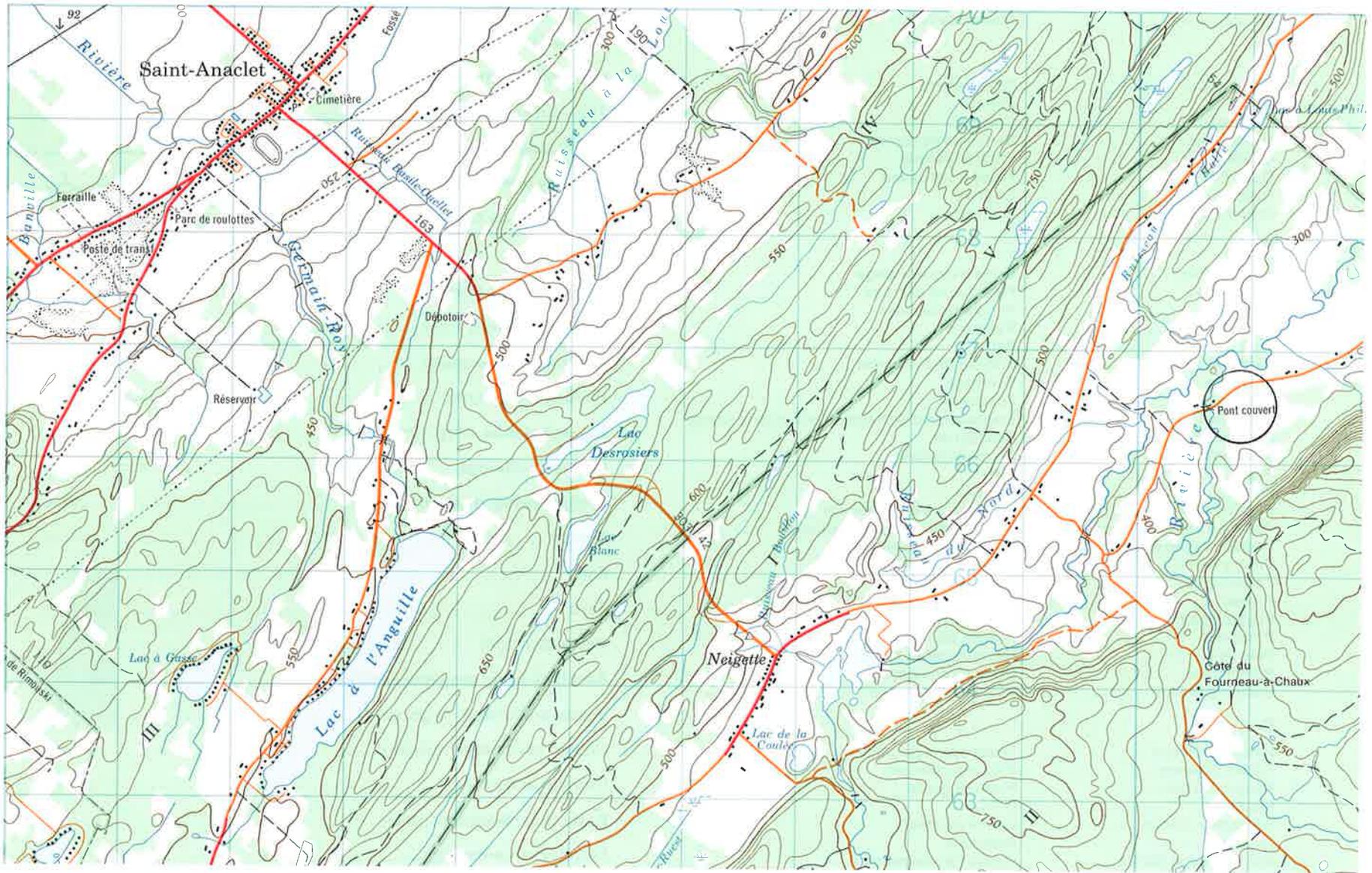
Le tablier du pont est formé de plusieurs épaisseurs de madriers : d'abord le pavé, sur lequel roulent les voitures, est formé de madriers posés longitudinalement. Sous le pavé, des poutres obliques reposent sur une série de poutres transversales. Ces dernières reposent sur les cordes inférieures des fermes à treillis et sur deux autres poutres parallèles aux

cordes. Ces deux poutres traversent le pont sur toute sa longueur : des tiges métalliques reliant les deux cordes inférieures des fermes, passent sous ces poutres transversales pour les supporter. Anciennement, des croisillons étaient posés sous le pont; ils ont été enlevés sans doute pour faire place aux tiges métalliques.

Un chasse-roue est placé sur le pavé, au pied des murs intérieurs; un garde-fou, placé un peu plus haut, protège la structure contre la collision des voitures contre les murs intérieurs.

L'ensemble est recouvert de tôle ondulée posée sur des pannes fixées sur les chevrons.

5.3. Le pont couvert de
Saint-Anaclet-de-Lessard

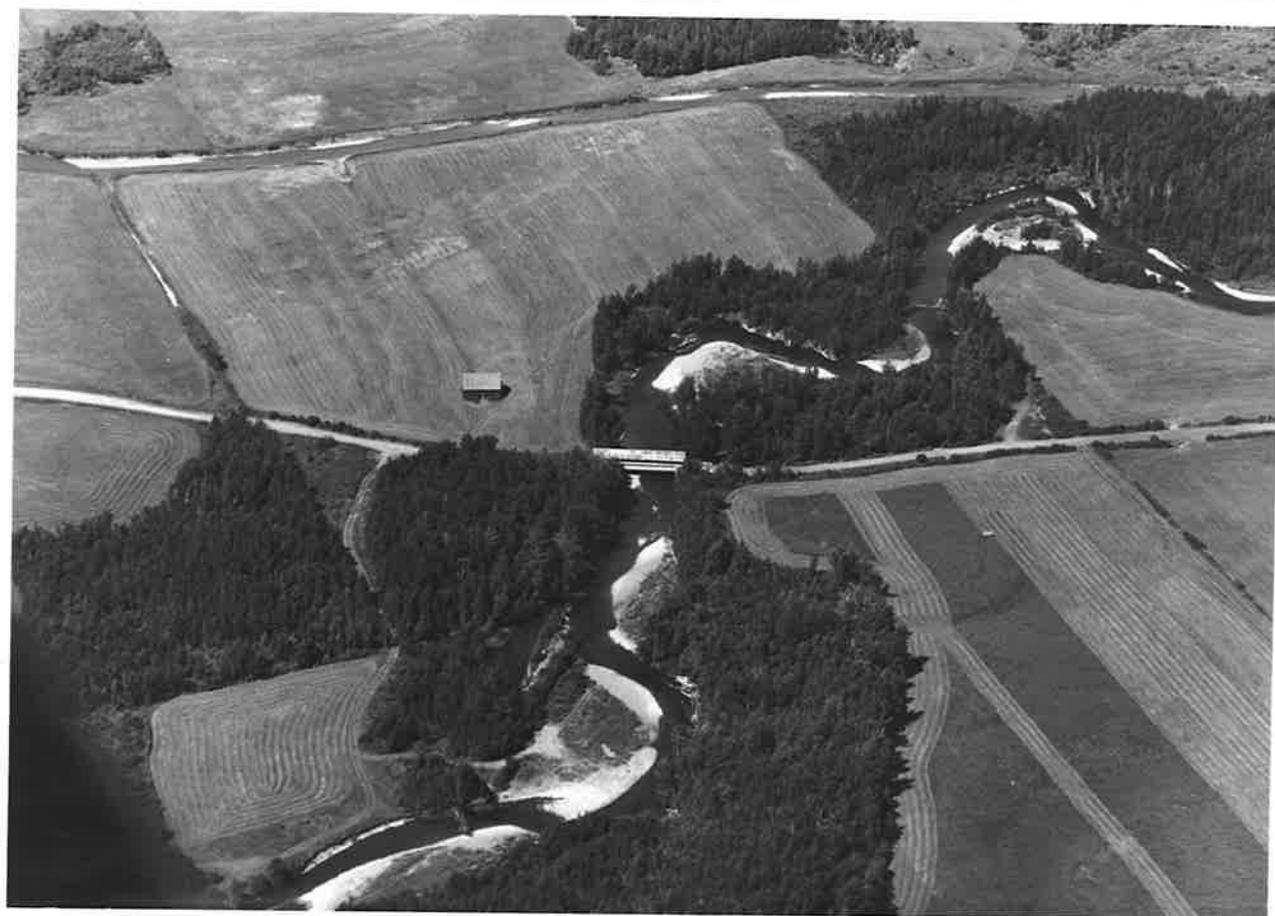


Localisation du pont de Saint-Anaclet-de-Lessard.

Carte topographique, Énergie, Mines et Ressources Canada

Sainte-Blandine, 22 c/8, 1980.

Echelle 1 : 50 000

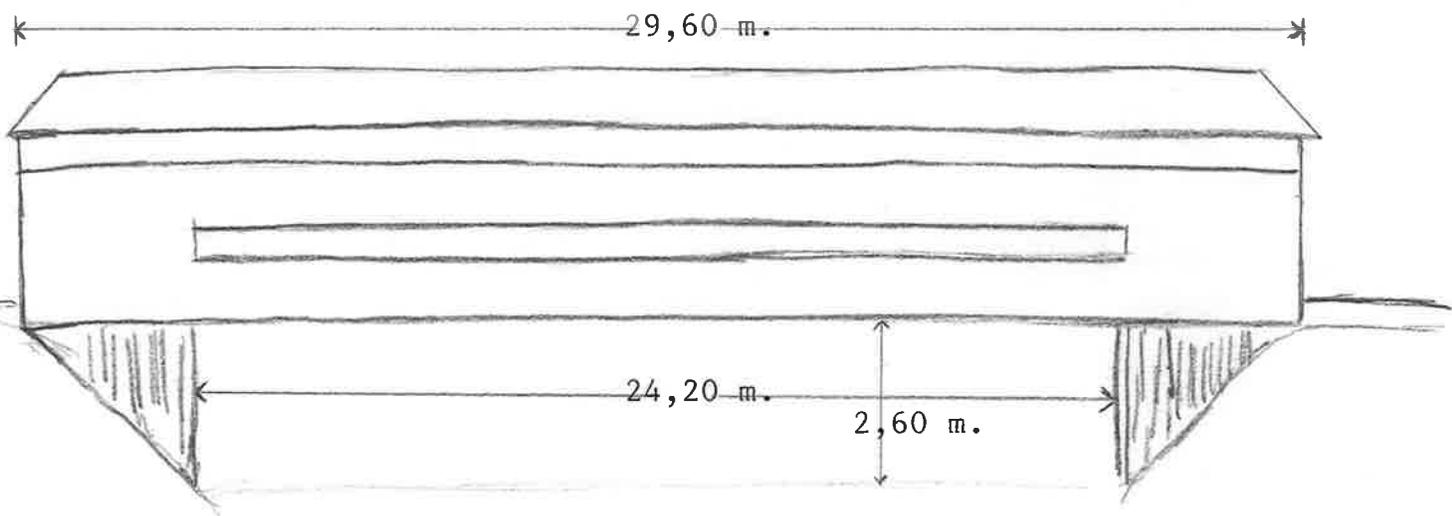
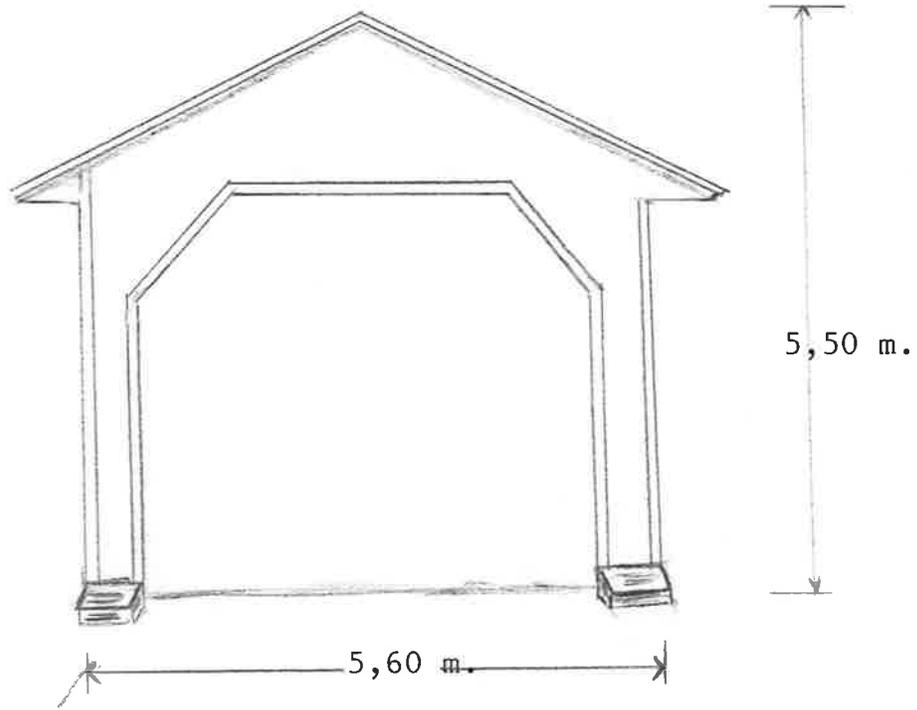


Pont de Saint-Anaclet-de-Lessard, vu du sud-est. Vue générale du site et des méandres de la rivière Neigette. Photo aérienne en 1977. Macro-inventaire (77. 1787.3)



Photo aérienne du pont vu du nord-ouest. (1977)

Macro-inventaire (77. 2226. 19 A)



Pont couvert,
Saint-Anaclet-de-Lessard.



Le pont de Saint-Anaclet dans son environnement.



Un paysage agricole adapté à la géographie du lieu.



Le portique ouest du pont de Saint-Anaclet.



Le portique est.



Le pont de Saint-Anaclet, mur sud.



Mur nord et vue de la rivière Neigette.



Pont de Saint-Anaclet : structure du toit.
Croisillons, contrevents droits avec jambes de force.
Planches horizontales posées sur les chevrons.



Structure des murs, pont de Saint-Anaclet : treillis de madriers redoublés de poteaux verticaux et renforcés de tiges métalliques qui réunissent la corde supérieure à la corde inférieure.



Le revêtement intérieur, posé près des entrées, protège la structure des intempéries en plus de recevoir les graffitis les plus variés.





Tablier du pont de Saint-Anaclet. Les poutres transversales sont supportées par les cordes inférieures et par deux supports longitudinaux retenus par des tiges d'acier.



Les tiges de tension verticales supportent la corde inférieure et tiges horizontales soutiennent le tablier.

5.3. Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard

Une douzaine de kilomètres seulement séparent ce pont couvert du pont précédent situé à Mont-Label. Le contexte géographique est le même. Ces deux ponts traversent une branche de la rivière Neigette. La vallée au fond de laquelle coule cette rivière est intéressante à plus d'un point de vue. Le paysage agricole s'étire à flanc de colline... Une forêt de feuillus couvre la montagne. Les méandres de la rivière Neigette marquent le paysage agricole qui s'est adapté à la topographie du lieu.

Le pont est construit sur la route du deuxième rang est de la Neigette; en continuant vers le nord-est, on atteint le village de Saint-Donat-de-Rimouski.

L'actuel pont couvert aurait été construit en 1898, cette date est confirmée par l'enquête orale. (Saint-Anaclet..., 1984 : p. 27)

5.3.1. La structure

Toutes les caractéristiques de la ferme à treillis de type "Town élaboré" se retrouvent dans la structure du pont de Saint-Anaclet. Les madriers qui s'entrecroisent sont doublés de poteaux verticaux et des tiges de tension en acier viennent solidifier le tout. Des croisillons et des contrevents droits armés de jambes de force assurent une plus grande stabilité en prévenant les mouvements latéraux entre les deux fermes.

Le tablier du pont s'appuie sur les cordes inférieures des treillis c'est-à-dire sur la rangée de madriers doubles qui réunit chaque madrier oblique de la ferme. Sous les madriers transversaux du tablier, deux supports, posés perpendiculairement, traversent le pont sur toute sa longueur. Ces deux pièces sont soutenues par une série de tiges de tension en acier qui relie ensemble les deux cordes inférieures.

Les deux culées, érigées sur chaque rive de la rivière, sont formées de cages de bois remplies de pierres et fermées de madriers posés verticalement.

5.3.2. Le "bâtiment"

Les portiques est et ouest du pont sont identiques. Le linteau est à angle oblique. Les jambages, situés de chaque côté des entrées sont droits. Les larmiers, situés à la rencontre des murs avec la ligne du toit, sont droits.

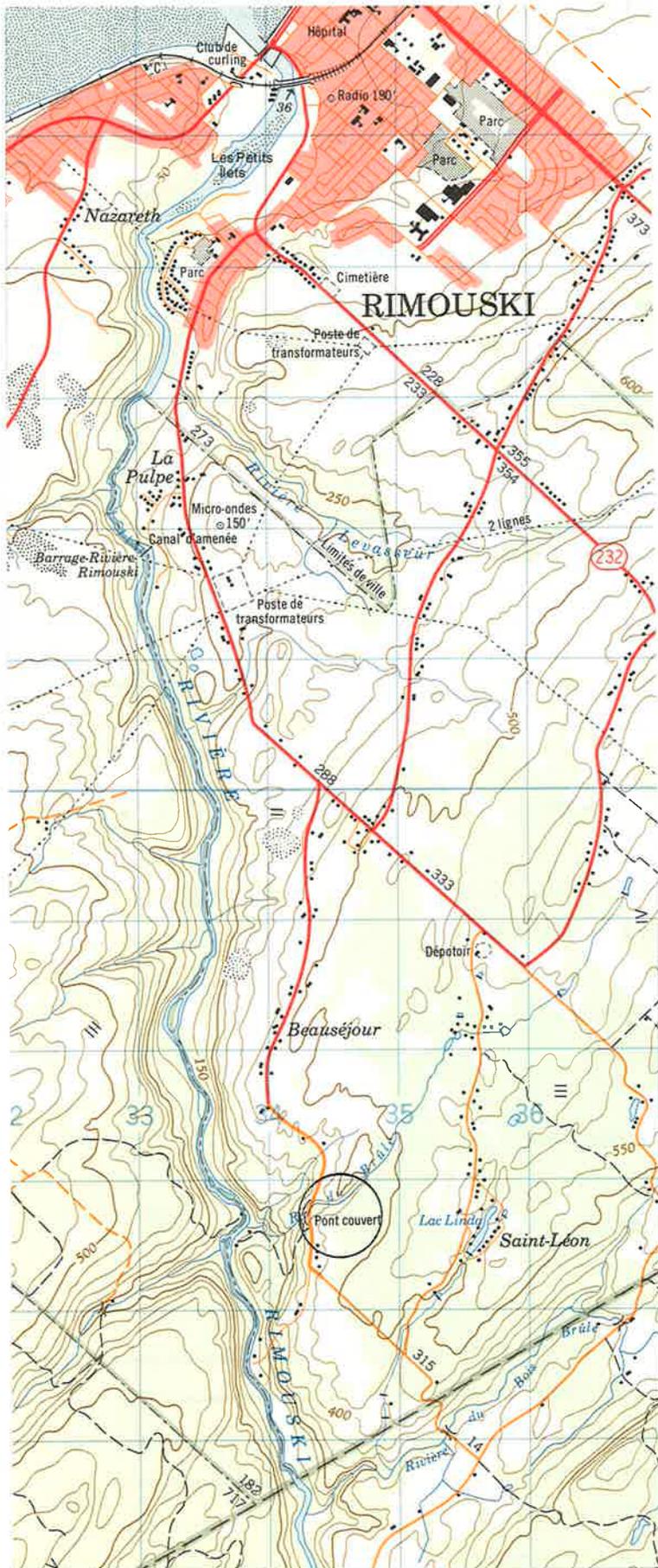
Deux ouvertures percent les murs du pont : la première, au sommet du mur, au niveau de la sablière, est pratiquée sur toute la longueur du pont. La seconde ouverture, au centre, est percée à quelques mètres des portiques. En effet, un revêtement intérieur a été posé près des entrées pour protéger la structure de la pluie et de la neige qui s'engouffrent à l'intérieur, poussées par le vent. Ces murs intérieurs se révèlent le lieu par excellence pour recevoir les graffitis les plus variés, depuis une simple date jusqu'aux énigmatiques initiales gravées au couteau au centre d'un coeur...

Des planches embouvetées avec feuillure, larges de 7 1/2 pouces (19 cm), posées horizontalement, forment le lambris extérieur. La couleur actuel du revêtement est le gris et les décorations sont vertes.

Le pont est couvert de feuilles de tôles posées sur une ancienne toiture de bardeaux de cèdre. D'ailleurs, contrairement à la plupart des ponts qui possèdent des pannes fixées aux chevrons, celui-ci est entièrement couvert de planches, qui sont recouvertes de bardeaux.

Un madrier, posé à quelques centimètres du pavé, le long des murs, fait office de chasse-roues.

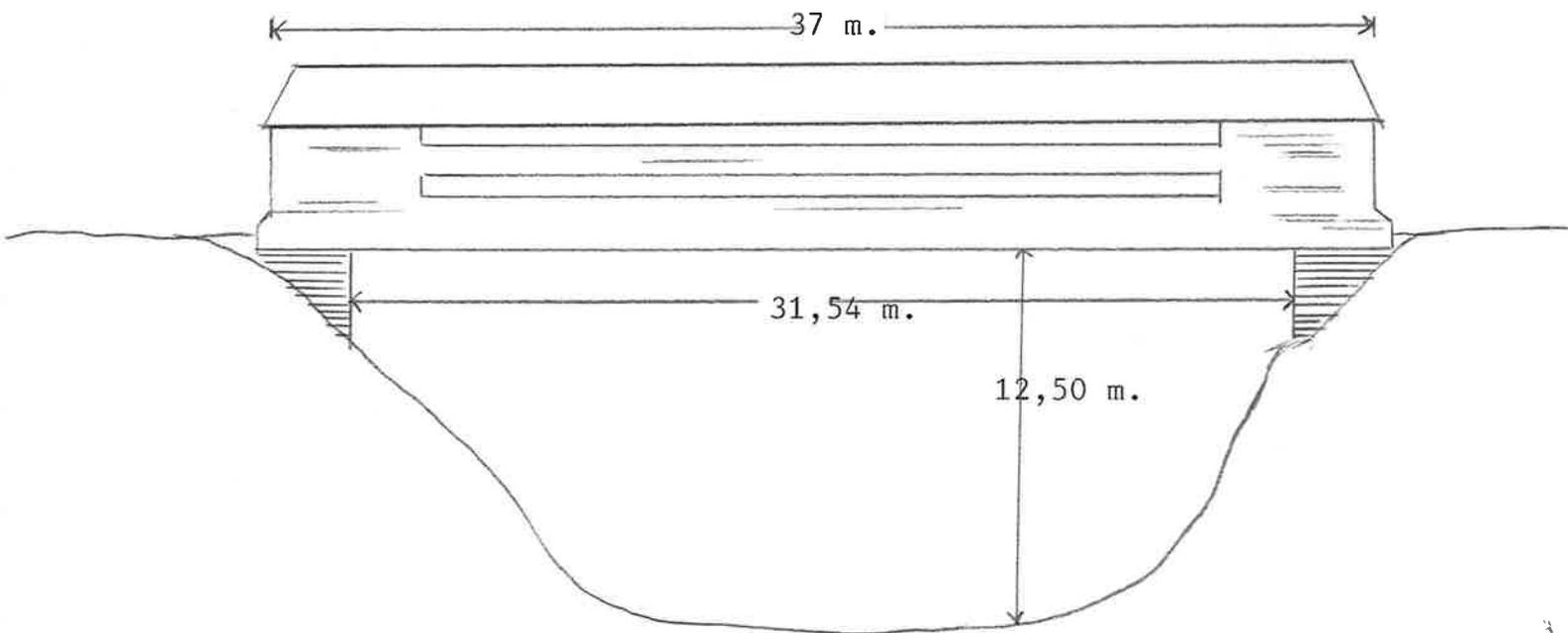
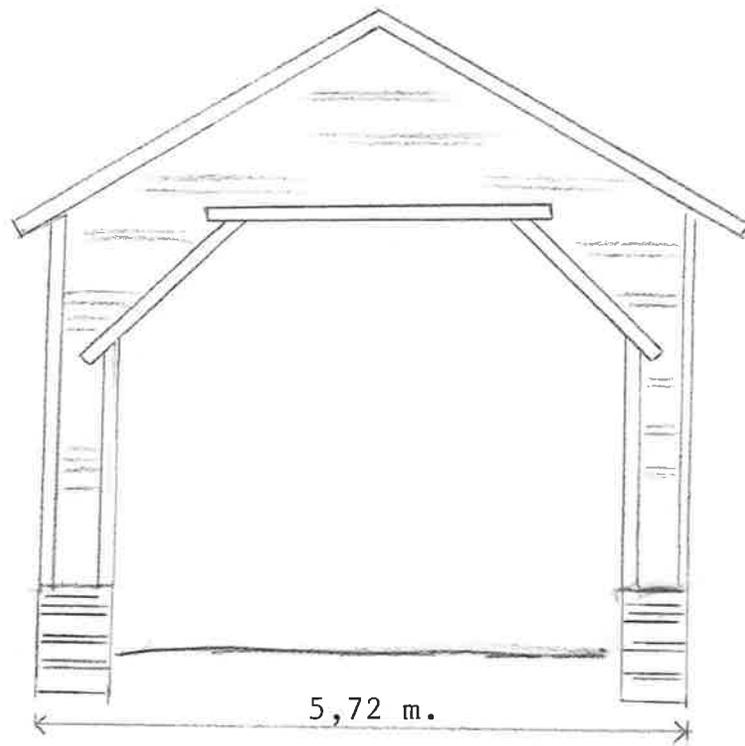
Au pied des jambages de chaque portique un jet d'eau est créé par une légère inclinaison pour éloigner l'eau de pluie de la structure.



Localisation du pont Beauséjour,
 Sainte-Odile-sur-Rimouski.
 Carte topographique
 Énergie, Mines et Ressources Canada
 Rimouski 22 c/7, 1980.
 Echelle 1 : 50 000



Le pont Beauséjour, Saint-Odile-sur-Rimouski. Vue générale du site depuis le nord-est.



Pont Beauséjour,
Sainte-Odile-sur-Rimouski.



Le faible débit de la rivière du Brûlé a été canalisé dans un tuyau de métal posé sous la route qui passe à l'est du pont couvert.



Le pont Beauséjour : le portique nord.



Vue du portique sud.



Le mur ouest vu du milieu
de la rivière du Brûlé.



Une inclinaison, au bas des portiques, forme un jet d'eau et éloigne l'eau de pluie au-delà de la culée située juste au-dessous.



Une section restante du revêtement intérieur du pont Beauséjour.



Pont Beauséjour : structure de madriers obliques doublés de poteaux verticaux renforcés de tirants d'acier.



Structure du toit : croisillons et contrevents droits avec jambes de force. La tôle est posée sur des pannes clouées aux chevrons.



Pont Beauséjour : vue du tablier. Des poutres transversales soutiennent les cordes inférieures et les deux supports longitudinaux. Sur ces derniers, une série de poutres transversales porte des poutres obliques sur lesquelles sont posés les madriers du pavé.

5.4. Le pont Beauséjour,
Sainte-Odile-sur-Rimouski

5.4. Le pont Beauséjour, Sainte-Odile-sur-Rimouski

Le pont Beauséjour, ainsi dénommé parce qu'il est construit sur le chemin Beauséjour, traverse la rivière du Brûlé à environ cinq cents mètres de la rivière Rimouski. Le toponyme de cette rivière rappelle l'incendie qui a ravagé une grande partie de ce territoire au 18^e siècle.

Le chemin Beauséjour, appelé rue Tessier dans les limites du quartier Sainte-Odile, longe la rivière Rimouski. Il aurait été tracé en 1792 par le grand voyer, en même temps que le chemin du roi qui longe le fleuve et la route de l'église de Saint-Germain de Rimouski (rue de la Cathédrale).

(Sainte-Odile-sur-Rimouski, 1990 : 38-39)

Le pont couvert ayant été abandonné en 1976, la route passe à l'est du pont. Maintenant en retrait de la route, il s'élève dans un champ. La nature a effacé quasi entièrement l'ancien tracé du chemin.

La rivière du Brûlé possède un faible débit d'eau. En été, son cours s'assèche presque complètement. Mais ses rives sont très fortement escarpées et le pont doit enjamber le large ravin au creux duquel coule le mince filet d'eau de la rivière du Brûlé. Le tablier du pont est construit à 12.5 m. au-dessus du niveau d'eau.

Le pont Beauséjour aurait été construit en 1936. Il est long de 37 m. et possède une portée de 31.54 m. Sa longueur le classe au dixième rang sur les dix-huit ponts couverts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie.

5.4.1. La structure

Tous les éléments structuraux d'un pont de type "Town élaboré" sont en place : le treillis de madriers est redoublé de poteaux verticaux boulonnés aux madriers du treillis à intervalles réguliers. Des contrevents droits renforcés de jambes de force et de croisillons assurent la stabilité latérale des deux fermes à treillis. Des tirants d'acier réunissent les

(poutres)
cordes supérieures (ou sablières) à des traverses transversales qui passent sous les cordes inférieures, en maintenant l'ensemble bien solidement.

Le pont repose sur deux culées fermées de madriers et remplies de pierres. L'espacement entre les deux culées est assez impressionnant : le pont franchit 31,54 m (103.5 pieds) sans aucun support intermédiaire. Comme la portée moyenne des ponts couverts au Québec est d'une centaine de pieds (Thibault, 1981 : 26), celui-ci se situe légèrement au-dessus.

5.4.2. Le bâtiment

Les portiques ont un linteau à angle oblique. Les jambages sont droits avec une légère inclinaison au bas pour former un jet d'eau et éloigner l'eau de pluie au-delà de la culée située juste au-dessous. Les larmiers sont droits.

Les murs latéraux sont percés de deux ouvertures pratiquées à quelques mètres des portiques. Celle du haut est juste sous la ligne du toit alors que l'ouverture du bas est près de la ligne centrale.

Le lambris extérieur est fait d'une planche étroite de 4 3/4 pouces (12 cm) avec feuillure. Elle est embouvetée et posée horizontalement. Les deux portiques sont peints en gris et les murs latéraux sont rouges "sang de boeuf".

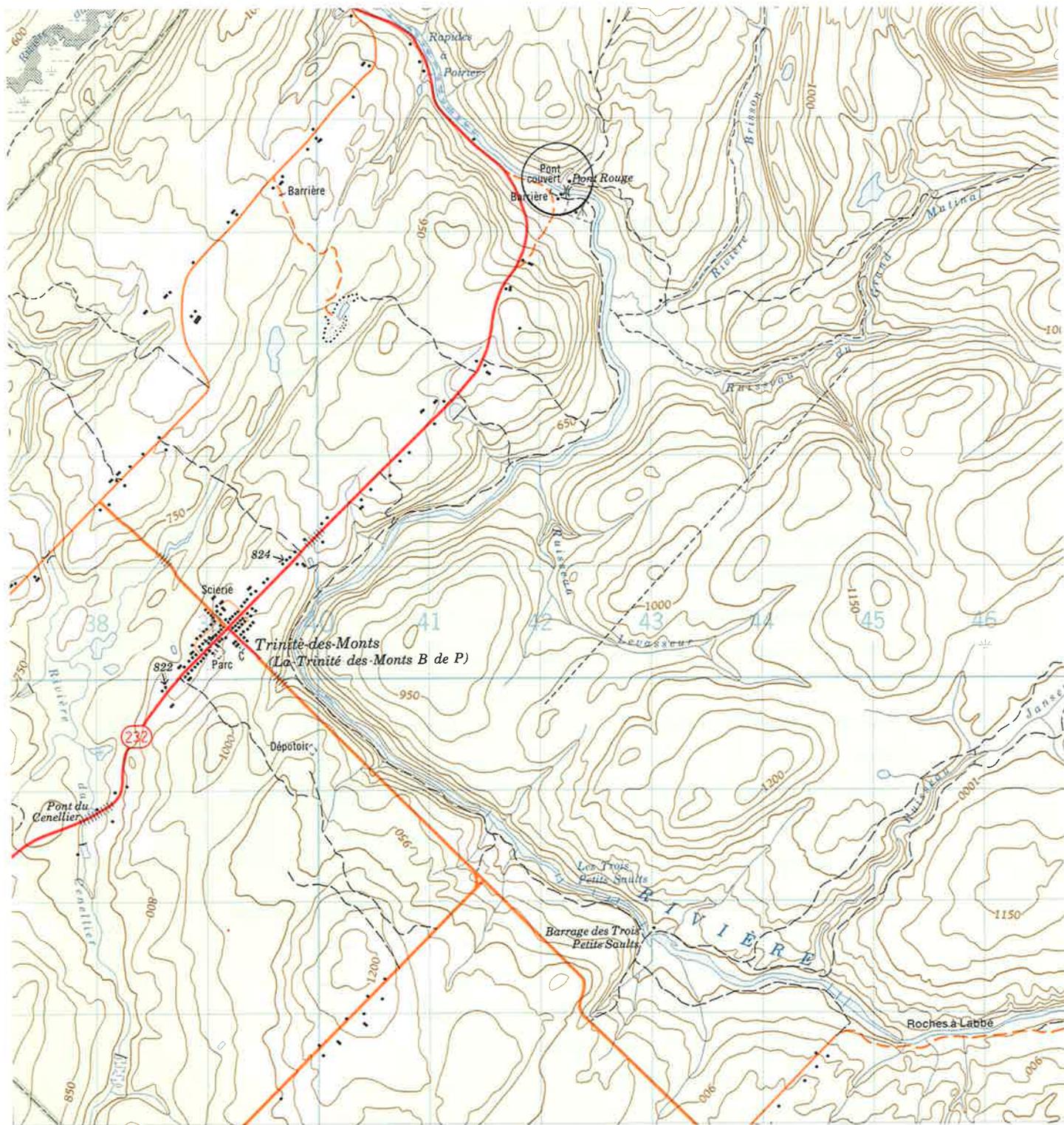
La toiture à deux versants est recouverte de tôle ondulée posée directement sur les pannes, sans autre revêtement.

Le pont ne possède plus ses lambris intérieurs, près des entrées, mais cet élément était en place à l'origine.

Le tablier présente une structure assez élaborée : sous le pavé formé de madriers posés longitudinalement se trouve une série de poutres posées à la diagonale appuyées sur une autre série de poutres transversales, soutenues par les cordes inférieures des fermes à treillis. Ces poutres sont supportées, à leur tour par deux grandes poutres posées sur toute la longueur du pont. Au point de jonction de chaque longueur de ces poutres, des poutres transversales sont posées et soutenues à chaque extrémité, par des doubles tirants d'acier accrochés au sommet du pont sur la sablière.

Les parois intérieures du pont sont protégées par un chasse-roues et deux garde-fous, posés à différentes hauteurs au-dessus du pavé.

5.5. Le Pont Rouge, Trinité-des-Monts



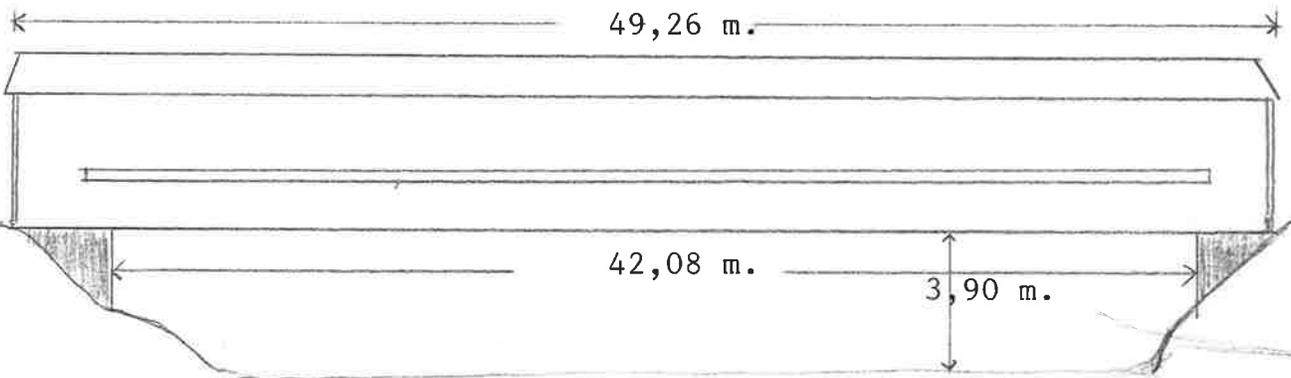
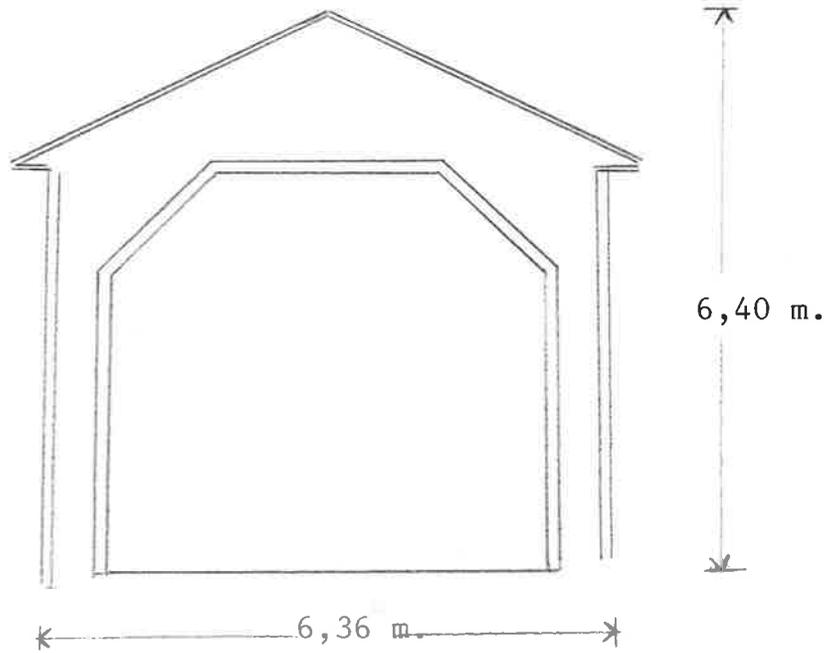
Localisation du Pont Rouge, La Trinité-des-Monts.
 Carte topographique : Énergie, Mines et Ressources Canada.
 Lac Prime, 22 c/1, 1983.
 Echelle 1 : 50 000



Le Pont Rouge de La Trinité-des-Monts.

Vue aérienne du sud-est (en 1977)

Macro-inventaire (77. 2434. 33 A)



Le Pont Rouge,
Trinité-des-Monts.



Vue générale du site du Relais Pont-Rouge.



Le Pont Rouge dans son paysage hivernal.



Le Pont Rouge, portique sud.



Vue du portique nord.



Le Pont Rouge, sur la rivière Rimouski. Vue du mur ouest.



Mur est.



Au bas des jambages, une légère inclinaison forme un jet d'eau et éloigne l'eau de pluie.



Les murs longitudinaux ont aussi un jet d'eau au-dessus des culées.



Structure des murs du Pont Rouge : Ferme de madriers obliques doublés de poteaux verticaux réunis aux contrevents droits par des jambes de force. Notons la double corde supérieure.



Structure de la toiture. La tôle repose sur des pannes clouées aux chevrons.



Pont de Trinité-des-Monts. Vue sous le tablier : des croisillons, posés entre les cordes inférieures, assurent la stabilité latérale.

5.5. Le pont Rouge. Trinité-des-Monts

Le pont Rouge se situe à environ cinq kilomètres au nord-est du village de Trinité-des-Monts. Il a été construit sur la rivière Rimouski et il a la particularité de conduire à peu près nulle part... sauf à quelques érablières.

A l'origine, on avait projeté que la route traverserait la rivière au lieu de la longer. C'est qu'un barrage hydro-électrique devait être construit par la Compagnie Price Brothers sur la rivière Rimouski à environ un mille en aval de l'écluse du Fonds d'Ormes. Selon ce projet, le niveau des eaux aurait englouti tout le lac Ferré, et l'emplacement actuel de la route.

Le pont Rouge a donc été construit en 1933-1934 et une route rejoignait même le rang VII du canton Macpès, par l'est de la rivière Rimouski.

(Trinité-des-Monts, 1987 : 224)

"Ces travaux ont été exécutés par le gouvernement d'alors pour pallier au chômage car on sait que c'était la période la plus critique de la crise 1929-1935".
(Id, 1987 : 224)

On rajoute que "la construction du Pont Rouge fut le résultat d'une promesse d'élection d'un parti politique". (Id. 1987 : 226) Les travailleurs, environ soixante-quinze personnes, étaient payés avec des jetons.

Suite à l'abandon du projet de la Compagnie Price, le pont devenait inutile, étant en dehors du tracé de la route actuelle. Il servit de grange pendant un certain temps. Enfin, en 1976, une corporation sans but lucratif achète la terre où s'élève le pont, et mettent sur pied un centre de loisirs voué aux activités d'accueil et de plein air : sentier pédestre et écologique, baignade, camping.

Le site du "Relais Pont Rouge" offre un panorama intéressant : bien implanté près de la rivière, entouré de montagnes, c'est un endroit calme dont la population locale est fière.

Des réparations majeures, effectuées, en 1984, ont amélioré grandement son état de conservation.

5.5.1. La structure

Le pont Rouge est le plus long pont de la M.R.C. de Rimouski-Neigette (49,26 m.). Il arrive même au cinquième rang sur dix-huit pour tout le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie. La longueur de sa portée (42.08 m.) se situe très au-dessus de la portée moyenne de trente mètres observée sur les ponts du Québec.

Sa structure de type "Town élaboré" se compare aux autres ponts de ce type : treillis de madriers réunis au sommet et à la base par une double rangée de madriers (les cordes), doublé d'une série de poteaux verticaux. Des croisillons et des contrevents droits réunissent les deux fermes à treillis à leur sommet en prévenant les mouvements latéraux des deux fermes. Des jambes de force fixées aux contrevents et aux poteaux verticaux solidifient encore un peu plus l'ensemble de l'ouvrage d'ingénierie.

Les deux culées du pont sont formés de cages de bois remplies de pierre que ferment une rangée de madriers posés verticalement.

5.5.2. Le "bâtiment"

Les portiques ont un linteau à angle oblique comme les autres ponts couverts de la région. Les jambages, de chaque côté des entrées sont droits mais au bas, un plan incliné fait fonction de jet d'eau en éloignant l'eau de pluie. Au sommet du mur, les larmiers sont droits.

Une seule ouverture éclaire l'intérieur du pont alors qu'on en retrouve deux le plus souvent. L'ouverture est étroite et se prolonge jusqu'à quelques mètres de chaque portique.

Le lambris extérieur est peint en rouge avec les garnitures blanches. Il est fait de planches étroites de 4 1/2 pouces (11,5 cm) avec feuillure. Les planches horizontales sont embouvetées.

La toiture est formées de feuilles de tôle ondulée posées directement sur des pannes clouées aux chevrons.

Près des deux entrées, les murs intérieurs sont lambrissés des mêmes planches que le revêtement extérieur.

Le tablier du pont est formé de trois épaisseurs : le pavé, longitudinal, se compose de madriers appuyés sur une série de poutres posées à la diagonale. Des poutres transversales, supportées par les cordes inférieures des fermes à treillis, soutiennent le tout. Sous cette dernière rangée de poutres, une série de croisillons relie entre elles les cordes inférieures.

6.0. EVALUATION PATRIMONIALE

6.0. Évaluation patrimoniale

6.1. Méthodologie et grille d'analyse

Pour l'évaluation patrimoniale des ponts couverts, nous avons utilisé, en l'adaptant, un document produit par le ministère des Affaires culturelles "Comment évaluer l'intérêt d'un bien culturel ou d'un territoire et l'opportunité de lui attribuer un statut juridique". Ce document, de même que notre recherche sur les moulins hydrauliques de l'Est du Québec (ministère des Affaires culturelles, 1989) et la grille d'analyse élaborée par Henri-Paul Thibault pour l'évaluation des ponts au Québec sont à la base de cette évaluation.

Les ponts couverts seront donc évalués selon deux approches : la valeur patrimoniale, basée principalement sur la valeur ethno-historique et technologique. Une seconde série de critères servent à évaluer l'opportunité d'intervenir pour assurer la conservation d'un bien culturel. Cette démarche complémentaire vient apporter un éclairage additionnel sur le dossier et ne peut modifier en rien la valeur patrimoniale évaluée au départ.

L'ensemble des ponts couverts a déjà fait l'objet d'une évaluation au moment d'un inventaire des ponts couverts effectué par le ministère des Affaires culturelles (Thibault, 1981). Le système d'évaluation adopté d'abord et modifié à quelques reprises, permettait une approche globale, à l'échelle du Québec. Mais cette grille d'analyse ne peut s'appliquer intégralement pour étudier les cinq ponts de la M.R.C. de Rimouski-Neigette : ces derniers étant tous semblables (ancienneté, technologie, construction), ils obtenaient tous les cinq une cote identique.

La seule variable était l'état de conservation. Les ponts de Mont-Lebel, Bic et Saint-Anaclet obtenaient tous les trois une cote de six sur douze points. Celui de Trinité-des-Monts obtenait alors cinq points; mais suite aux réparations majeures effectuées en 1984, il obtiendrait aujourd'hui la même cote que les trois premiers ponts évalués.

Le pont de Sainte-Odile-sur-Rimouski, dont l'état de conservation ne s'est pas amélioré, se méritait un maigre quatre points sur douze.

Il convenait donc d'adopter une approche différente pour dégager des particularités et faire ressortir les points d'intérêt de chacun des cinq ponts de la M.R.C. de Rimouski-Neigette.

6.1.1. Valeur patrimoniale (/15)

6.1.1.1. Valeur ethno-historique (5/15)

La valeur ethno-historique évalue l'ancienneté (absolue et relative), l'importance socio-économique du bien culturel et sa signification historique particulière.

- . Ancienneté absolue
 - Pont du 19^e siècle 2 points
 - Pont du 20^e siècle 1 point

- . Ancienneté relative
 - Pont construit avant l'organisation paroissiale 1 point

- . Importance socio-économique
 - Pont construit sur une route intermunicipale 1 point
 - Chemin forestier, rang peu fréquenté 0 point

- . Signification historique particulière
 - Lieu d'un fait historique important.
 - Importance du pont dans un contexte ethno-historique particulier ou l'histoire culturelle, sociale, politique, industrielle du lieu. 1 point

6.1.1.2. Valeur technologique (7/15)

D'autres critères visent à évaluer sur une base comparative le bien culturel en tant qu'oeuvre, objet façonné, création. Dans le cas d'un bâtiment, on parle de valeur architecturale; pour un pont couvert, on parlera de la qualité de l'ouvrage d'ingénierie, de valeur technologique.

La technique utilisée est-elle rare, originale ou courante? La qualité de la réalisation est-elle digne de mention?

- . Structure
 - "Town élaboré" 1 point
 - Autre 2 points

- . Longueur du pont
 - Plus long que la moyenne (Est du Québec) 1 point

- . Longueur de la portée
 - Plus long que la moyenne au Québec 2 points

- . Nombre de travées
 - Une seule 1 point
 - Plus d'une travée 2 points

6.1.1.3. Valeur symbolique (1/15)

Quelle valeur lui attribue la collectivité? Quel est son degré d'enracinement? Quelle est la valeur de symbole représentée par ce pont au sein de son environnement géographique et culturel?

- . Valeur symbolique 1 point

6.1.1.4. Etat d'authenticité (2/15)

En règle générale, le bien culturel étudié doit avoir conservé l'essentiel des éléments qui contribuent à son intérêt. Sont évalués ici l'intégrité du plan général et des éléments secondaires, la réversibilité des interventions modifiant l'état originel et la qualité des restaurations apportées.

- . Près de l'état originel 2 points
- . Modifications réversibles ou acceptables 1 point
- . Modifications majeures 0 point

6.1.2. Critères visant à déterminer l'opportunité d'intervenir dans la conservation et la mise en valeur. (/10)

La seconde série de critères a pour but de jeter un éclairage additionnel sur le dossier mais ne concerne pas l'intérêt du bien culturel. En tenant compte d'un intérêt patrimonial préalable, ces critères cherchent à déterminer s'il y a opportunité d'intervenir.

6.1.2.1. Etat physique (3/10)

L'état du pont est jugé excellent lorsqu'il est bien entretenu, bien d'aplomb sur ses assises, avec des matériaux sains, peints. Si certaines réparations sont nécessaires, le pont sera jugé selon l'importance des travaux à effectuer.

- . Excellent 3 points
- . Très bon 2 points
- . Bon 1 point
- . Mauvais 0 point

6.1.2.2. Environnement (2/10)

Le site du pont est évalué selon l'attrait visuel du paysage; site bien dégagé, présence d'arbres, de bâtiments anciens.

- . Site intéressant 2 points
- . Site moins intéressant 1 point

6.1.2.3. Accessibilité (2/10)

Un pont pourra être mis en valeur s'il est facilement accessible, peu éloigné des routes principales ou situé à proximité d'un autre pôle d'attraction.

- . Près d'une route principale 1 point
- . Proximité d'un pôle d'attraction ou d'un circuit d'intérêt 1 point

6.1.2.4. Aménagement extérieur (1/10)

Un site qui possède l'espace nécessaire à l'aménagement d'un stationnement pour quelques autos, d'une aire de repos ou de pique-nique, et d'un accès facile au plan d'eau présente quelques avantages dans la perspective d'une mise en valeur.

- . Possibilités d'aménagement 1 point
- . Espaces non disponibles 0 point

6.1.2.5. Intérêt du milieu (2/10)

Quelle est la volonté du propriétaire, du milieu, dans la conservation du pont? Une menace de démolition pèse-t-elle sur le pont? Réclame-t-on son remplacement?

- . Pressions locales ou extérieures pour sa conservation 1 point
- . Dispositions favorables du propriétaire 1 point
- . Menace de démolition 0 point

6.2. Evaluation individuelle des ponts couverts

6.2.1. Le pont de la rivière Hâtée, Bic

6.2.1.1. La valeur patrimoniale

Construit en 1936, ce pont ne se mérite aucun point ni pour l'ancienneté absolue ni pour l'ancienneté relative puisque l'organisation paroissiale du Bic remonte à 1830.

Son importance socio-économique est assez faible en raison de sa situation sur un chemin peu fréquenté.

Techniquement, rien d'exceptionnel : le type de structure est courant et il ne compte plus qu'une seule travée. Sa longueur le positionne au dernier rang au Bas-Saint-Laurent-Gaspésie.

Son état d'authenticité est très faible : ce pont comptait autrefois deux travées. Après l'incendie de la partie nord en 1973, le pont a été raccourci et le terrain, sur la rive nord de la rivière a été rempli pour rejoindre le pilier central. Ces modifications affectent grandement l'authenticité de l'ouvrage.



Vue générale de la Baie-Hâtée au fond de laquelle s'élève le pont couvert.



Vue de la rivière Hâtée, en aval du pont couvert.

Valeur patrimoniale

Sur

Valeur ethno-historique		
. ancienneté absolue	1	2
. ancienneté relative		1
. importance socio-économique		1
. signification historique		1
Valeur technologique		
. structure	1	2
. longueur		1
. portée		2
. travées	1	2
Valeur symbolique		1
Etat d'authenticité		2
TOTAL	3	15

6.2.1.2. Opportunité d'une intervention

Malgré une valeur patrimoniale assez faible, le pont de la rivière Hâtée a conservé pratiquement tous ses points dans cette seconde série de critères. Le pont est en bon état physique; l'environnement est très intéressant, le site facilement accessible, facile à aménager et situé près du fleuve, qui est ici un pôle d'attraction assez fort.

L'intérêt du milieu est plus difficile à évaluer. Comme la survie de ce pont ne pose pas de problème immédiat, aucune pression locale ou extérieure ne s'est fait sentir.

Sur

Etat physique :
Environnement
Accessibilité
Aménagement extérieur
Intérêt du milieu

3	3
2	2
2	2
1	1
1	2
9	10

TOTAL

6.2.2. Le pont de Mont-Lebel

6.2.2.1. La valeur patrimoniale

Ce pont a été construit en 1930. Le témoignage de deux informateurs locaux le confirme sans aucun doute. L'organisation de la paroisse de Sainte-Blandine, à laquelle appartenait alors le territoire de Mont-Lebel, date de 1881. Ce pont se mérite donc peu de points relativement à son ancienneté.

Techniquement, la structure "Town élaboré" est courante. Il se situe au treizième rang sur les dix-huit ponts couverts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, relativement à sa longueur.

Son état d'authenticité nous semble acceptable : les murs étaient originellement rouges. Cette intervention réversible modifie un peu l'état d'origine.

	Sur	
Valeur ethno-historique		
. ancienneté absolue	1	2
. ancienneté relative		1
. importance socio-économique		1
. signification historique		1
Valeur technologique		
. structure	1	2
. longueur		1
. portée		2
. travée	1	2
Valeur symbolique		1
Etat d'authenticité	1	2
TOTAL	4	15



Le pont de Mont-Label, fermé à la circulation.



La route d'accès du Centre éducatif forestier de Macpès se trouve à Mont-Label.

6.2.2.2. Opportunité d'une intervention

L'état physique du pont lui fait perdre quelques points : un panneau indique "Pont barré" et des barricades en interdisaient l'accès... ce qui n'empêchait personne de passer.

L'environnement est intéressant comme toute la vallée de la rivière Neigette. Le site est facilement accessible. De plus, il se situe à faible distance de deux autres pôles d'attraction. La route d'accès pour le Centre éducatif forestier de Macpès et pour les "Portes de l'Enfer" se situe à quelques centaines de mètres au nord de l'embranchement du rang doublé de Mont-Lebel, sur la route 232. Le pont couvert pouvant s'intégrer à l'intérieur d'un circuit autour de ces pôles d'attraction, il s'agit là d'un élément favorable.

De plus, le site possède tout l'espace nécessaire à l'aménagement extérieur.

L'intérêt du milieu est difficilement quantifiable, mais on peut évaluer les dispositions favorables de la municipalité pour sa conservation.

	Sur	
Etat physique	1	3
Environnement	2	2
Accessibilité	2	2
Aménagement extérieur	1	1
Intérêt du milieu	1	2
TOTAL	7	10

6.2.3. Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard

6.2.3.1. La valeur patrimoniale

Après vérification auprès d'informateurs locaux, il s'est avéré que ce pont n'aurait pas été construit en 1933 mais à la fin du 19^e siècle. L'auteur de la monographie de Saint-Anaclet (1984) mentionne qu'un procès-verbal de la municipalité en date du 8 novembre 1898 établit l'origine de ce pont.

(Saint-Anaclet..., 1984 : 27)

Selon monsieur Philippe Ruest qui habitait l'arrondissement du pont, c'est la toiture de tôle qu'on a fait en 1933. Il avait alors 19 ans. Selon les souvenirs de son frère, né en 1902 et maintenant décédé, le pont aurait toujours existé de son vivant. Quoiqu'il en soit, comme les habitants de l'arrondissement étaient appelés à travailler aux corvées pour l'entretien du pont, notre informateur en a conservé un souvenir très précis.

Comme ce pont est antérieur à 1900, il se mérite deux points pour son ancienneté absolue. Mais comme l'organisation paroissiale de Saint-Anaclet (1859) est antérieure à la construction du pont, aucun pointage n'est attribué pour l'ancienneté relative.

L'importance de la voie de communication qui conduit au village voisin de Saint-Donat lui gagne un point au niveau de l'importance socio-économique.

La valeur technologique du pont lui mérite seulement 2 points : sa structure "Town élaborée" est courante, il ne compte qu'une travée et sa longueur le situe au douzième rang sur les dix-huit ponts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie.

L'état d'authenticité du pont est acceptable : même si le bardeau qui le recouvrait anciennement a été remplacé par la tôle et que la couleur rouge d'origine ait été remplacée par le gris, ces modifications sont mineures et facilement réversibles.

Valeur patrimoniale

	Sur	
Valeur ethno-historique		
. ancienneté absolue	2	2
. ancienneté relative		1
. importance socio-économique	1	1
. signification historique		1
Valeur technologique		
. structure	1	2
. longueur		1
. portée		2
. travées	1	2
Valeur symbolique		1
Etat d'authenticité	1	2
TOTAL	6	15



La vallée de la rivière Neigette se compose d'un paysage agricole flanqué de hautes collines boisées de feuillus.





Le chalet, construit au nord-est du pont, est complètement entouré d'arbres.



Le chutes de la rivière Neigette coulent à peu de distance en amont du pont de Saint-Anaclet-de-Lessard.

6.2.3.2. Opportunité d'une intervention

L'état physique du pont ne pourrait pas être qualifié d'excellent : un panneau en interdit l'accès aux charges lourdes.

"Structure endommagée - Interdit aux camions"

Il est malgré tout en très bon état. L'environnement de la vallée de la rivière Neigette est très intéressant. Le site est bien dégagé et entouré d'arbres. Un bâtiment ancien, construit à proximité, confirme la fonction agricole du paysage et s'intègre bien avec la présence du pont couvert.

Le chalet, construit au nord-est du pont, est bien entouré d'arbres et modifie peu la perspective du pont couvert.

Le pont est facilement accessible, étant construit sur une route intermunicipale. D'autre part, les chutes de la rivière Neigette constituent un site naturel aménagé qui pourrait exercer une certaine force d'attraction pour les visiteurs. La visite du vieux pont pourrait s'intégrer à celle des chutes de la Neigette.

Le site du pont peut facilement être aménagé d'un stationnement, d'une aire de repos et d'un accès au plan d'eau.

N'ayant pas pu évaluer avec précision l'intérêt du milieu à la conservation du pont, nous n'avons accordé qu'un seul point à cet item.

	Sur	
Etat physique	2	3
Environnement	2	2
Aménagements extérieur	2	2
Accessibilité	1	1
Intérêt du milieu	1	2
TOTAL	8	10

6.2.4. Le pont Beauséjour, Saint-Odile-sur-Rimouski

6.2.4.1. La valeur patrimoniale

Ce pont aurait été construit en 1936 et non pas en 1932 comme il est mentionné dans les listes du ministère des Transports. Le témoignage oral de monsieur Charles-Eugène Lévesque, un résident de Sainte-Odile, nous renseigne à ce sujet.

Notre informateur exploitait une ferme non loin du pont couvert, sur le rang Beauséjour. Il a travaillé à sa construction quelques années après son mariage en 1933. Son épouse confirme d'ailleurs avec certitude la date de 1936 pour la construction de ce pont.

Un autre pont, non couvert, enjambait la rivière du Brûlé au même endroit. Il a été démoli pour faire place au pont neuf.

Quoiqu'il en soit, cela ne change rien à l'ancienneté absolue du pont Beauséjour dans notre évaluation. Cependant, le pont est relativement plus ancien que la paroisse de Saint-Odile, dont l'organisation religieuse remonte à 1940.

Le pont étant érigé sur une route de campagne peu fréquentée, aucun point n'est accordé pour l'importance socio-économique.

Techniquement, le pont accumule de précieux points. Sa longueur de 37 m. le classe au dixième rang de tous les ponts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, et au sixième rang des ponts à travée unique. Ce n'est cependant pas au-dessus de la moyenne des ponts (Est du Québec) qui se situe à 41,43 m. Par contre, sa portée de 31,54 m., est plus longue que la moyenne des ponts québécois qui se situe à 30 m. Comme cet élément définit bien la qualité de l'ouvrage d'ingénierie, il se mérite deux points selon notre grille d'évaluation.

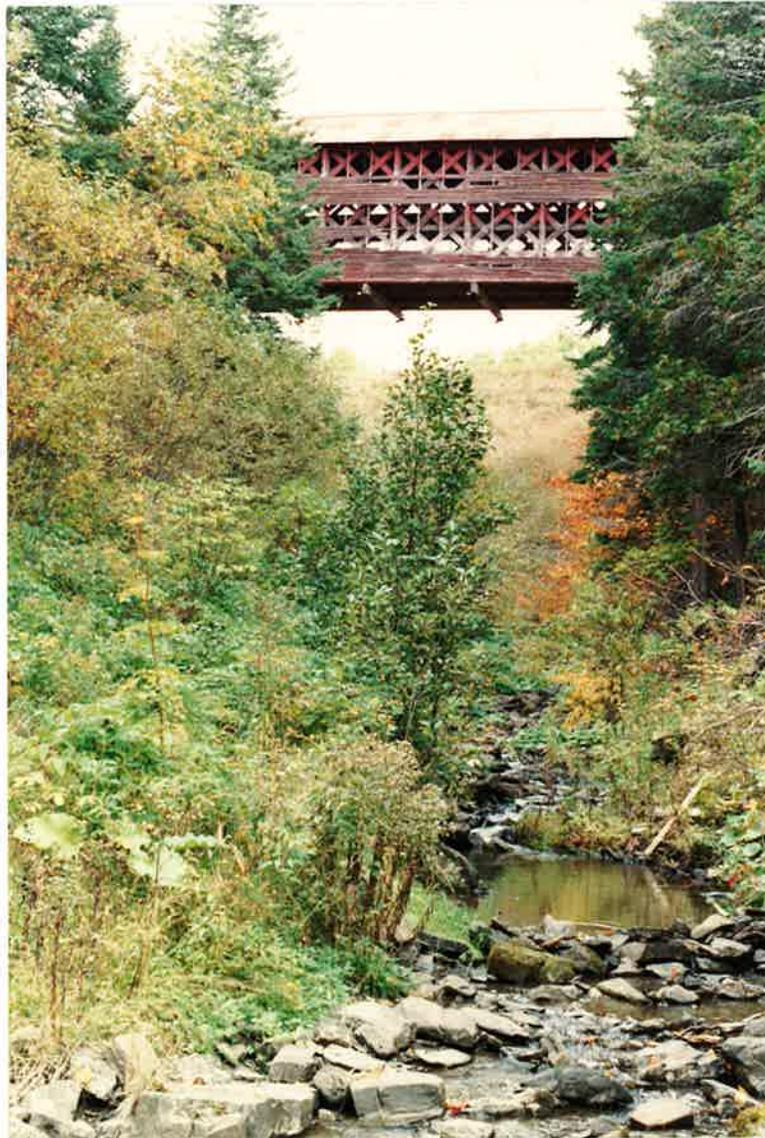
Comme l'ensemble est, encore aujourd'hui, près de l'état originel, ayant conservé presque intégralement sa teinte d'origine et ses revêtements anciens, il bénéficie de deux points pour son authenticité.

Valeur patrimoniale

	Sur	
Valeur ethno-historique		
. ancienneté absolue	1	2
. ancienneté relative	1	1
. importance socio-économique	0	1
. signification historique particulière	0	1
Valeur technologique		
. structure	1	2
. longueur	0	1
. portée	2	2
. travées	1	2
Valeur symbolique	0	1
Etat d'authenticité	2	2
TOTAL	8	15

6.2.4.2. Opportunité d'une intervention

Le mauvais état physique du pont joue en sa défaveur. Sans entretien depuis plusieurs années, la situation ne s'améliore pas.



Le ravin formé par la rivière du Brûlé est enjambé par le pont Beauséjour, à plus de douze mètres de hauteur.

L'environnement est intéressant. Le rang Beauséjour longe la rivière Rimouski et offre, en de nombreux endroits, des panoramas remarquables. De plus, le ravin d'une douzaine de mètres creusé par le ruisseau du Brûlé qu'enjambe le pont Beauséjour mérite d'être mentionné. Selon l'inventaire des ponts couverts du Québec, il n'y a qu'un seul autre exemple au Québec ou un pont couvert enjambe un tel ravin : c'est le pont de Province Hill à Potton (Brome) qui traverse le ruisseau Mud. (Thibault, 1981 : 67, 504).

Le pont est facilement accessible et est situé tout près de la ville de Rimouski. D'autre part, la corporation d'aménagement des espaces verts a aménagé sur le chemin Beauséjour, le point de départ des sentiers de la rivière Rimouski. Rappelons que la rivière Rimouski coule à cinq cent mètres du pont Beauséjour. La visite du pont pourrait s'intégrer dans un sentier pédestre axé sur la rivière Rimouski qui constitue ici un pôle d'attraction majeur.

Le site du pont possède toute l'espace requise à l'aménagement d'aire de repos ou du pique-nique.

L'intérêt du milieu et la volonté de conserver le pont ont été mis en lumière au printemps 1990 lorsque la municipalité a publié le 11 avril un appel d'offres public pour sa démolition. Les dispositions favorables de la municipalité qui se dit prête à parrainer un projet de sauvegarde et de restauration (si on lui en donne les moyens) jouent également en sa faveur.

Etat physique
Environnement
Accessibilité
Aménagement extérieur
Intérêt du milieu

	Sur	
	0	3
	2	2
	2	2
	1	1
	2	2
TOTAL	7	10

6.2.5. Le pont Rouge, Trinité-des-Monts

6.2.5.1. La valeur patrimoniale

Le pont a été construit en 1933-1934. Un informateur de Sainte-Blandine, âgé de 78 ans, monsieur Octave Brisson, confirme l'exactitude de cette date. A 21 ans, il s'est rendu sur place pour s'engager à la construction du pont et au dernier moment, il a été engagé dans les chantiers situés à proximité.

Ce pont est donc plus ancien que la paroisse de Trinité-des-Monts qui reçoit ses premiers colons en 1937, deux ans avant l'organisation de la paroisse. (Trinité-des-Monts, 1987 : 44).

Comme ce pont conduit pratiquement nulle part, son importance socio-économique est faible. Par contre, il possède une signification historique particulière : construit pendant les pires années de la crise économique, il rappelle à de nombreux citoyens âgés, le contexte social des origines de La Trinité-des-Monts.

Du point de vue technologique, le pont rouge se gagne de précieux points : sa structure "Town élaboré" est courante mais ses 49,22 mètres le situent au cinquième rang des ponts couverts du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie. C'est le deuxième plus long pont à travée unique, le premier étant situé à Saint-Jérôme de Matane (54,19 m.). Etant plus long que la moyenne des ponts de la région (41,43 m.) il se mérite un point pour sa longueur.

Deux points sont accordés pour la longueur de sa travée : 42,08 m. de portée sans aucun point d'appui. C'est douze mètres plus long que la portée moyenne des ponts couverts au Québec.

C'est le seul pont de la M.R.C. de Rimouski-Neigette à se mériter un point pour sa valeur symbolique. Le "degré d'enracinement" du pont Rouge à La Trinité-des-Monts ne peut pas être mis en doute : Plusieurs membres ont fourni une part non remboursable de cent dollars pour former la corporation "Relais Pont Rouge inc." dont les objectifs étaient d'exploiter un centre de loisirs axé sur l'accueil, les activités de plein air et d'organiser différentes activités sportives et culturelles.

Même si la corporation est dissoute depuis 1985 et que le site appartient à des intérêts privés, on décèle toujours le sentiment d'appartenance des gens de l'endroit pour tout l'emplacement du Relais Pont Rouge.

Dans l'ensemble, nous croyons que le pont a conservé essentiellement son état d'origine ce qui lui vaut deux points pour son authenticité.

Valeur patrimoniale

	Sur	
Valeur ethno-historique		
. ancienneté absolue	1	2
. ancienneté relative	1	1
. importance socio-économique	0	1
. signification historique particulière	1	1
Valeur technologique		
. structure	1	2
. longueur	1	1
. portée	2	2
. travées	1	2
Valeur symbolique	1	1
Etat d'authenticité	2	2
TOTAL	11	15



Le bureau d'accueil du Relais Pont Rouge forme avec le pont un ensemble architectural bien intégré au paysage.



Le pont conduit aux territoires de la Z.E.C. du Bas-Saint-Laurent et à quelques érablières.

6.2.5.2. Opportunité d'une intervention

L'état physique du pont est excellent. En 1984, des réparations majeures ont été effectuées par la municipalité en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et le ministère des Transport du Québec. (Trinité-des-Monts, 1987 : 227)

L'environnement est exceptionnel. L'attrait visuel du paysage se remarque depuis la route 232 qui surplombe le site. La maison du Relais forme avec le pont un ensemble architectural bien intégré au paysage.

Le site est facilement accessible par la route 232. Le terrain de camping avoisinant et la zone d'exploitation contrôlée (Z.E.C.) à laquelle on accède en traversant le pont constituent deux pôles d'attraction qui contribuent à favoriser la fréquentation du pont.

L'aménagement du site est déjà complété : terrain de camping, stationnement, zone de pique-nique, de baignade.

Considérant la valeur symbolique de ce pont à La Trinité-des-Monts, l'intérêt du milieu pour sa conservation ne fait pas de doute.

	Sur	
Etat physique	3	3
Environnement	2	2
Accessibilité	2	2
Aménagement extérieur	1	1
Intérêt du milieu	2	2
TOTAL	10	10

Evaluation comparative des ponts couverts de la M.R.C. de Rimouski-Neigette (I)

I- Valeur patrimoniale

	Sur	Bic	Mont- Label	St- Anaclet	Ste- Odile	Trinité- des-Monts
1 - Ethno-histoire						
. ancienneté absolue						
. 19 ^e siècle	2			2		
. 20 ^e siècle	1	1	1		1	1
. ancienneté relative						
. avant l'organisation paroissiale	1				1	1
. importance socio-économique						
. route intermunicipale	1			1		
. chemin forestier, rang	0					
. signification historique particulière	1					
TOTAL	5	1	1	3	2	3
2 - Valeur technologique						
. structure						
. Town élaboré	1	1	1	1	1	1
. autre	2					
. longueur du pont						
. + long que la moyenne (Est du Québec)	1					1
. Portée						
. + longue que la moyenne (au Québec)	2				2	2
. Nombre de travées						
. une seule	1	1	1	1	1	1
. plus d'une	2					
TOTAL	7	2	2	2	4	5
3 - Valeur symbolique						
. degré d'enracinement	1					1
TOTAL	1	0	0	0	0	1
4 - Etat d'authenticité						
. près de l'état originel	2				2	2
. modifications réversibles ou acceptables	1		1	1		
. modifications majeures	0	0				
TOTAL	2	0	1	1	2	2
VALEUR PATRIMONIALE	15	3	4	6	8	11
RANG	5	5e	4e	3e	2e	1er

6.3. Evaluation comparative

6.3.1. La valeur patrimoniale

Selon notre méthodologie d'évaluation, le pont rouge de La Trinité-des-Monts se classe premier au chapitre de la valeur patrimoniale. Le pont Beauséjour, de Sainte-Odile-sur-Rimouski, arrive deuxième suivi du pont de Saint-Anaclet de Lessard. Viennent ensuite les ponts du Mont-Lebel et du Bic. (Voir tableau comparatif I)

Les ponts de Trinité-des-Monts et de Saint-Anaclet ont la plus grande valeur ethno-historique : le premier pour son ancienneté relative et sa signification historique particulière et le second pour son ancienneté absolue (1898) et son importance socio-économique.

Technologiquement, le pont de Trinité-des-Monts se démarque par sa longueur, qui dépasse la moyenne régionale et la longueur de sa portée qui surpasse grandement la moyenne québécoise. Le pont de Sainte-Odile-sur-Rimouski suit juste un point en-dessous à cause de la longueur de sa portée.

Seul le pont de La Trinité-des-Monts a bénéficié du point accordé pour la valeur symbolique attribué par la collectivité. Ce degré d'enracinement existe peut-être pour un autre pont couvert mais à un degré moindre.

Seuls deux ponts sont évalués dans un état d'authenticité près de leur état originel. Ce sont les ponts de Sainte-Odile-sur-Rimouski et de la Trinité-des-Monts. Ceux du Mont-Lebel et de Saint-Anaclet ont subi des modifications réversibles qui sont néanmoins acceptables (couleur des revêtements, tôle sur la toiture). Seul le pont de la rivière Hâtée du Bic a subi des modifications irréversibles qui l'ont amputé de la moitié de sa longueur.

Evaluation comparative des ponts couverts de la M.R.C. de Rimouski-Neigette (II)

II - Opportunité d'intervention

	Sur	Bic	Mont- Label	St- Anaclet	Ste- Odile	Trinité- des-Monts
Etat physique						
. Excellent	3	3				3
. Très bon	2			2		
. Bon	1		1			
. Mauvais	0				0	
Environnement						
. Site intéressant	2	2	2	2	2	2
. Moins intéressant	1					
Accessibilité						
. Près d'une route principale	1	1	1	1	1	1
. Près d'un pôle d'attraction	1	1	1	1	1	1
Aménagement extérieur						
. Possibilités d'aménagement	1	1	1	1	1	1
. Espaces non disponibles	0					
Intérêt du milieu						
. Pressions locales ou extérieures	1				1	1
. Dispositions favorables du propriétaire	1	1	1	1	1	1
. Menace de démolition	0					
TOTAL	10	9	7	8	7	10
RANG	5	2	4	3	4	1

6.3.2. Opportunité d'une intervention

Ces nouveaux critères ne modifient pas la valeur patrimoniale établie au préalable. Ils assurent un éclairage additionnel sur le dossier. (Tableau comparatif II)

Le pont de Trinité-des-Monts a conservé tous ses points relativement aux critères d'état physique, d'environnement, d'accessibilité, d'aménagement extérieur et d'intérêt du milieu. Ajoutons qu'il arrivait également au premier rang pour sa valeur patrimoniale globale.

Le pont de Saint-Odile-sur-Rimouski dont la valeur patrimoniale arrivait au second rang, n'a conservé ici que sept points sur dix. C'est son état de conservation physique (3 points) qui pénalise ce pont couvert qui autrement se comparerait à celui de Trinité-des-Monts.

Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard, classé troisième pour sa valeur patrimoniale, a conservé huit points sur dix n'ayant perdu qu'au chapitre de l'état physique (1 point) et de l'intérêt du milieu (1 point).

Le pont de Mont-Lebel est pénalisé par son état physique (2 points) et l'intérêt du milieu (1 point). Notons cependant que les pressions du milieu pour la conservation d'un bien culturel se font jour quand un danger en menace la survie.

Le pont couvert de la rivière Hâtée, au Bic, était évalué assez faiblement au niveau de sa valeur patrimoniale. Avant l'incendie de 1973 qui détruisait une partie importante du pont, il se serait sans doute classé parmi les premiers ponts : aujourd'hui, il perd de précieux points relatifs à sa longueur et son authenticité.

Les critères relatifs à l'opportunité d'intervenir pour assurer la conservation du pont couvert démontrent que ce pont a conservé neuf points sur dix.

7.0. RECOMMANDATIONS

7.0. **Recommandations**

7.1. Principes généraux

Il s'est construit plus d'un millier de ponts couverts au Québec. Aujourd'hui, on en dénombre seulement 114. Il y a trente ans, on en comptait encore plus de 300.

Les ponts couverts, comme plusieurs autres éléments du patrimoine bâti, sont des ressources uniques et non renouvelables. Il ne se construit plus de ponts de bois couverts... Il convient donc de sauvegarder, dans la mesure de nos possibilités, les composantes de ce patrimoine et s'assurer que les ponts couverts ne disparaîtront pas définitivement du paysage québécois.

L'entretien de ces structures, exposées aux intempéries, exige un effort certain mais nécessaire. Il faudrait éviter qu'à la suite d'un entretien déficient, on en vienne à considérer le remplacement d'un pont couvert comme la seule avenue possible. Un entretien adéquat coûte moins cher que des travaux de restauration et repousse considérablement l'éventualité du remplacement d'un pont.

En réalité, il faut "renverser la vapeur". Au lieu de regarder seulement les aspects difficiles de la présence des ponts couverts (entretien, capacité limitée, largeur insuffisante, etc.) il serait souhaitable de considérer la "plus-value" qu'ils apportent par leur implantation dans le paysage de notre municipalité. Ils constituent un attrait touristique original, une image de marque que certaines municipalités aimeraient voir sur leur territoire.

Des projets originaux de mise en valeur sont de nature à susciter l'engouement des populations locales pour ces éléments du patrimoine d'une collectivité.

"Aux Etats-Unis, il existe un organisme national et une dizaine d'organismes de conservation des ponts couverts. Le Québec vient tout juste de se doter d'un tel organisme (1981) : la Société québécoise des ponts couverts. Au Nouveau-Brunswick, le gouvernement a tout mis en oeuvre pour sauvegarder ses ponts couverts. En plus de constituer une richesse patrimoniale, les ponts couverts constituent une richesse touristique de plus en plus connue. Nous croyons toujours que le Québec devrait lui aussi tout mettre en oeuvre pour conserver ces biens."
(Thibault, 1981 b : 11)

Pour la conservation des biens culturels, deux mesures légales existent déjà avec la Loi sur les Biens culturels : le classement et la reconnaissance comme monument historique.

D'autre part, une entente entre le ministère des Affaires culturelles et le ministère des Transports, intervenue en 1978, n'a jamais été appliquée.

Il n'existe donc pas de programme régulier qui pourrait assurer la sauvegarde et la conservation des ponts couverts.

Selon l'évaluation des ponts couverts effectuée par le ministère des Affaires culturelles en 1981, aucun pont de la M.R.C. de Rimouski-Neigette n'était éligible à un statut juridique de protection aux termes de la Loi sur les Biens culturels. Le pont du Bic et celui de La Trinité-des-Monts pouvaient être conservés via l'entente des ministères des Affaires culturelles et des Transports. Les trois autres ponts devaient faire partie d'un programme spécial de subvention pour la restauration et la mise en valeur.

Dans un cas comme dans l'autre, ni l'entente M.A.C. - M.T.Q. ni le programme spécial de subvention ne se sont réalisés. Nous devons donc envisager des solutions taillées sur mesure pour nos besoins spécifiques.

7.2. Projets de mise en valeur

Pour amener le visiteur jusqu'au pont couvert, il faut qu'il soit informé de sa présence. Heureusement, les ponts sont presque tous indiqués par des panneaux du ministère des Transports. Cependant, le guide touristique du Bas-Saint-Laurent ne mentionne pas leur présence sur le territoire. Seul le Relais Pont-Rouge est indiqué sur la carte du guide par un symbole. Tous les autres ponts ne sont ni identifiés ni cartographiés.

Les sites entourant les ponts devraient être accueillants, bien dégagés : un léger débroussaillage pourrait s'avérer utile pour permettre aux amateurs de photos, par exemple, d'apprécier la valeur visuelle du pont. Une brève description du pont (date de construction, nom des constructeurs, bref historique) sur un panneau fixé près du pont ou encore à l'intérieur, compléterait l'information dont sont avides tous les visiteurs intéressés par le tourisme culturel. Ces mesures sont peu coûteuses et exigent seulement une volonté de mise en valeur.

Comme nous l'avons mentionné au chapitre quatre, la M.R.C. de Rimouski-Neigette est la municipalité régionale à compter le plus de ces infrastructures dans tout le Bas-Saint-Laurent. Les cinq ponts sont peu éloignés et un visiteur peut facilement faire la "tournée des ponts couverts" en une demi-journée. Un circuit patrimonial pourrait amener les visiteurs à faire la tournée soit pour un rallye-photo ou pour inviter les peintres à planter leur chevalet devant l'un des ponts : départ de Rimouski jusqu'à Saint-Anaclet, de là au pont du Mont-Lebel par la route de la Neigette, puis destination Trinité-des-Monts, retour par la route 232, arrêt au pont Beauséjour de Sainte-Odile-sur-Rimouski pour finir au pont situé dans l'Anse de la rivière Hâtée, au Bic.

Un autre modèle de circuit patrimonial moins spécialisé pourrait être offert en y intégrant les principaux éléments du patrimoine régional : l'église paroissiale de Sainte-Luce, classée monument historique, la maison Lamontagne de Rimouski-Est, la maison Côté de Saint-Anaclet (également classée), le phare de la Pointe-au-Père, etc. Les ressources patrimoniales ne manquent pas pour permettre au visiteur de passer une journée complète à découvrir la région.

Si l'on ajoutait aux éléments du patrimoine bâti les sites naturels déjà mis en valeur, on prolonge le séjour d'un visiteur jusqu'à une journée ou deux. Tous ces pôles d'attraction sont situés à proximité les uns des autres. Il faudrait les intégrer convenablement dans un tout cohérent : offrir, par exemple, aux gens qui visitent les "Portes de l'Enfer" ou le Centre éducatif de Macpès de compléter leur périple en passant par le pont de Mont-Label et celui de Saint-Anaclet.

Le pont de la rivière du Brûlé, à Saint-Odile-sur-Rimouski, pourrait s'intégrer à un sentier d'interprétation aménagé le long de la rivière Rimouski.

Les visiteurs du Parc du Bic devraient être orientés vers le pont couvert de la rivière Hâtée.

Le pont couvert de la Trinité-des-Monts devrait faire partie des cartes de la réserve faunique de Rimouski et la réserve Duchénier. Ce dernier pont est déjà favorablement mis en valeur par l'infrastructure d'accueil établie au Pont Rouge et par les activités qui s'y déroulent.

Seule la concertation des différents organismes impliqués dans l'industrie Touristique permettra l'intégration de ces divers attraits pour offrir au visiteur et à la population locale un produit diversifié.

La prise en main de l'industrie touristique n'appartient pas qu'à l'Association touristique régionale. Pourquoi ne pas profiter de l'immense popularité d'un événement comme le Festival d'automne de Rimouski pour inviter les visiteurs à découvrir notre coin de pays? Un napperon de restaurant qui localiserait les principaux points d'intérêt d'ordre naturel et patrimonial pourrait fournir de bons résultats. Une carte postale, illustrée d'un élément du patrimoine bâti - moulin, maison, pont couvert - véhicule une image de marque pour la municipalité où se situe cet élément et contribue à la fierté de la collectivité.

Chaque organisme, à l'intérieur de sa spécialité, peut promouvoir le produit culturel et en tirer profit. Si une randonnée pédestre peut faire apprécier la beauté d'un paysage et l'ingéniosité des constructeurs de ponts d'autrefois, on peut parler d'une seule pierre à plusieurs coups...

Et la même règle s'applique pour les randonnées équestres, les rallyes automobiles, les excursions photographiques, etc. Avec de l'imagination et la volonté de sauvegarder un pont, tout est permis. L'auteur d'une étude sur les ponts anciens des États-Unis a découvert plusieurs usages possibles pour un pont couvert :

"Voie piétonnière ou cyclable, dans un parc ou sur un circuit; quai pour la pêche; espace résidentiel, commercial, éducatif ou récréatif; halte routière et espace pour pique-nique; restaurant; monument historique; musée; magasin général rustique; serre et commerce de fleurs; centre d'information; magasin d'artisanat; bureaux; chapelle et centre de méditation; centre d'interprétation de la nature".

(Chamberlin, 1983, cité par Bélisle, 1990 : 31-32.)

7.3. Partenaires éventuels

Globalement, la Municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette devrait pouvoir compter sur tous les organismes impliqués dans l'industrie touristique et les autres intervenants intéressés à la conservation et à la promotion du patrimoine. La liste des intervenants identifiés ici n'est pas exhaustive et pourra se compléter ultérieurement.

- . Ministère des Affaires culturelles, bureau régional de l'Est du Québec
- . Société québécoise des ponts couverts, C.P. 102, Saint-Eustache (Québec), J7R 4K5
- . Ministère des Transport, bureau régional de Rimouski
- . Ministère de l'Énergie et Ressources du Québec (Centre éducatif et forestier de Macpès)
- . Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (Parc du Bic)
- . Association touristique du Bas-Saint-Laurent, 506, rue Lafontaine, Rivière-du-Loup, G5R 3C4
- . Bureau du Tourisme et des Congrès Rimouski
- . Corporation d'aménagement des espaces verts Rimouski
- . Le Festival d'automne de Rimouski

7.4. Recommandations spécifiques

7.4.1. Le pont de la rivière Hâtée, Bic

Selon nos critères d'évaluation, ce pont se classe au dernier rang sur les cinq ponts de la M.R.C.. Cela ne signifie pas de l'abandonner à son sort. Il est en excellent état et s'intègre parfaitement avec son environnement.

Plusieurs mesures contribueraient à le mieux faire connaître pour le plus grand bénéfice des visiteurs attirés par le tourisme culturel.

- . Faire mention de ce pont dans la prochaine édition du guide touristique du Bas-Saint-Laurent
- . Intégrer ce pont couvert aux activités connexes du Parc du Bic
- . Poursuivre avec vigilance l'entretien physique du pont dont la responsabilité appartient à la municipalité
- . Apposer une plaque à l'intérieur du pont pour faire connaître l'historique du pont et le sort peu banal qu'il a subi après l'incendie de 1973. Publier, par la même occasion, une photo ancienne du pont avant ces transformations majeures.

7.4.2. Le pont de Mont-Label

Suite à notre évaluation, ce pont arrive au quatrième rang sur les cinq ponts de la M.R.C.. Son état actuel exige des travaux d'entretien le plus rapidement possible. Le pavé principalement est en moins bon état et il est important de ne pas négliger les travaux élémentaires d'entretien.

Pour sa conservation, nous recommandons :

- . D'effectuer les travaux d'entretien ou les réparations nécessaires à la réouverture du pont. Cette responsabilité relève actuellement du ministère des Transports.

Pour sa mise en valeur :

- . Mentionner le pont couvert dans la nouvelle édition du Guide touristique du Bas-Saint-Laurent.
- . Intégrer la visite du pont avec les activités du Centre éducatif et forestier de Macpès qui tiennent déjà leurs activités au Lac Rimouski et Aux Portes de l'Enfer, sur la rivière Rimouski.
- . Apposer une plaque descriptive à proximité ou à l'intérieur du pont pour en faire connaître l'historique, les constructeurs et le rôle joué par ce pont dans les activités humaines de Mont-Label.

7.4.3. Le pont de Saint-Anaclet-de-Lessard

Ce pont est le plus ancien de la M.R.C. et le seul construit avant 1900. Il est encore en bon état même si on y interdit la circulation lourde.

Pour sa conservation :

- . Effectuer les travaux d'entretien ou les réparations qui s'imposent. Cette responsabilité appartient actuellement à la municipalité.

Pour sa mise en valeur :

- . Mentionner ce pont dans la nouvelle édition du Guide touristique du Bas-Saint-Laurent.
- . Intégrer la visite des Chutes de la rivière Neigette, situées à proximité, à celle du pont couvert.
- . Apposer une plaque descriptive à proximité ou à l'intérieur du pont pour diffuser l'historique, la date de construction et le rôle joué par ce pont dans la vie de la collectivité.

7.4.4. Le pont Beauséjour, Saint-Odile-sur-Rimouski

La valeur patrimoniale du pont Beauséjour est indéniable. Selon notre évaluation, il arrive au second rang sur les cinq ponts de la M.R.C.. Il se démarque notamment pour la longueur de sa portée et son état d'authenticité, très près de son état originel.

Il est malheureusement en fort mauvais état, abandonné et sans entretien depuis une quinzaine d'années. Mais sa structure est encore droite et le mauvais coup d'oeil qu'il présente lui vient en plus grande partie du fait que son revêtement de planches horizontales a été enlevé à plusieurs endroits.

Comme il n'y a plus de circulation lourde sur le pont, nous croyons que le pont pourrait être consolidé, remis d'aplomb, et retrouver une seconde fonction.

Pour sa conservation, nous recommandons :

- . La consolidation de la structure non pas en vue de recevoir à nouveau des charges lourdes mais plutôt pour permettre en toute sécurité, le passage de piétons ou de cyclistes.
- . La réparation des portiques et le remplacement des planches manquantes du lambris extérieur.

Pour sa mise en valeur, nous recommandons :

- . Mentionner le pont couvert dans la nouvelle édition du Guide touristique du Bas-Saint-Laurent.
- . Poser des panneaux indicateurs le long des routes, pour indiquer l'emplacement du pont, comme on en retrouve pour les quatre autres ponts.
- . Intégrer la visite du pont dans un circuit de sentiers pédestres et l'inclure dans la thématique d'interprétation de la rivière Rimouski qui coule à cinq cents mètres du pont.

- . Réaliser une étude auprès des organismes du milieu pour trouver au pont une nouvelle fonction (centre d'interprétation, kiosque d'accueil, etc.)
- . Apposer une plaque descriptive à proximité ou à l'intérieur du pont pour en faire connaître l'historique, les constructeurs et les activités humaines qui s'y déroulaient.

7.4.5. Le pont Rouge, Trinité-des-Monts

Selon nos critères d'évaluation, le pont Rouge arrive au premier rang pour sa valeur patrimoniale. Il se distingue notamment pour sa longueur totale et surtout pour la longueur de sa portée; il a su conserver son état originel. De plus, il est encore en bon état de conservation.

Pour sa conservation, nous recommandons :

- . De poursuivre avec vigilance et constance l'entretien physique du pont. Comme ce pont est aujourd'hui privé, cette recommandation vise à s'assurer que l'entretien régulier sera effectué comme s'il appartenait au domaine public.

Pour sa mise en valeur :

- . Mentionner ce pont dans la prochaine édition du Guide touristique du Bas-Saint-Laurent en notant non seulement le "Relais Pont-Rouge" mais aussi le pont lui-même. Les circonstances historiques qui prévalaient au moment de sa construction devraient être diffusées pour le plus grand intérêt de tous.
- . Poursuivre les activités récréo-touristiques qui s'y déroulent déjà. C'est un bon exemple de mise en valeur.
- . Apposer une plaque sur le terrain ou à l'intérieur du pont où le visiteur pourrait découvrir l'historique du pont, les circonstances de sa construction, les diverses utilisations qu'on en a fait au fil des ans, la formation de la Corporation Au Relais Pont Rouge inc., etc.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Enquêtes orales :

BRISSON, Octave
156, des Pionniers
Sainte-Blandine

LEVESQUE, Charles-Eugène
317, rue Parent
Sainte-Odile

PROULX, Gérard
1155, des Pionniers
Mont-Label

RUEST, Philippe
49, rue Banville
Saint-Anaclet

Sources écrites :

BELISLE, Jacinthe

1990 Utilisation et mise en valeur du pont de Capelton, Société d'histoire et de musée de Lennoxville - Ascot et ministère des Affaires culturelles, 56 p. + annexes (manuscrit)

CHAMBERLIN, William, P.

1983 Historic bridges - Criteria for Decision Making, Washington D.C, (cité par Belisle, J.)

COULOMBE, Marielle, LEMAY, Jacques

1976 Histoire du Bic, UQAR, 288 p. (manuscrit)

JEAN, Régis

1989 Les moulins hydrauliques de l'Est du Québec. Evaluation patrimoniale, Ministère des Affaires culturelles, 173 p. (ill) (manuscrit)

LAVOIE, Bruno (et collaborateurs)

1980 Bic : Cent cinquantième anniversaire 1830 - 1980

MICHAUD, Joseph

1925 Le Bic : Les étapes d'une paroisse, Tome 1 et 2.

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES

1989 Comment évaluer l'intérêt d'un bien culturel ou d'un territoire et l'opportunité de lui attribuer un statut juridique, 14 p. (manuscrit)

SAINT-ANACLET (en collaboration)

1984 Saint-Anaclet... un monde à découvrir 1859- 1984

Bibliographie (suite)

SAINTE-BLANDINE (en collaboration)

1981 Une histoire : Sainte-Blandine 1881-1981

SAINTE-ODILE-SUR-RIMOUSKI (en collaboration)

1990 Sainte-Odile-sur-Rimouski : une histoire de coopération, 1939 - 1989, 1940 - 1990, 503 p. (ill)

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES PONTS COUVERTS

1988 Les ponts couverts du Québec, 12 p. (ill).

1990 Le Portage, vol. IX, no 3, printemps 1990

THIBAUT, Henri-Paul

1981 a. Les ponts couverts du Québec, Ministère des Affaires culturelles, 529 p. (ill) (manuscrit)

1981 b. Proposition d'un programme de conservation et de mise en valeur des ponts couverts du Québec, 105 p. + annexes (manuscrit)

TRINITE-DES-MONTS (en collaboration)

1987 Hommages à nos pionniers de La Trinité-des-Monts (50) 1937 1987, 300 p. (ill)