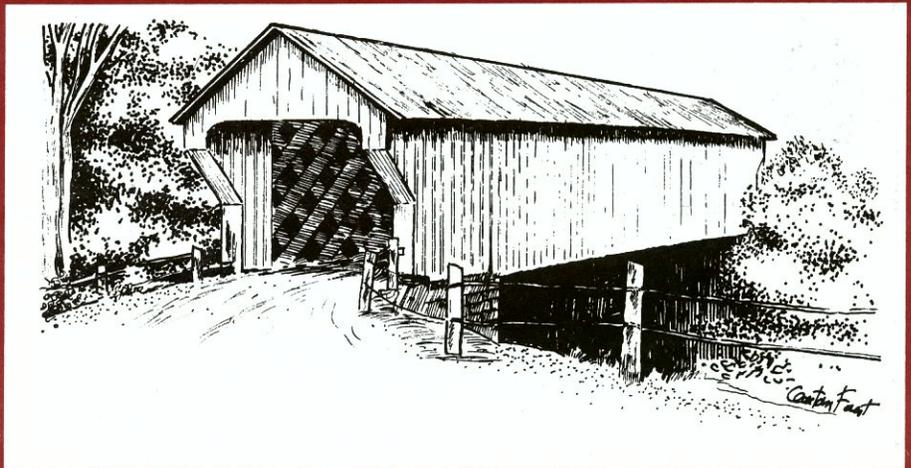


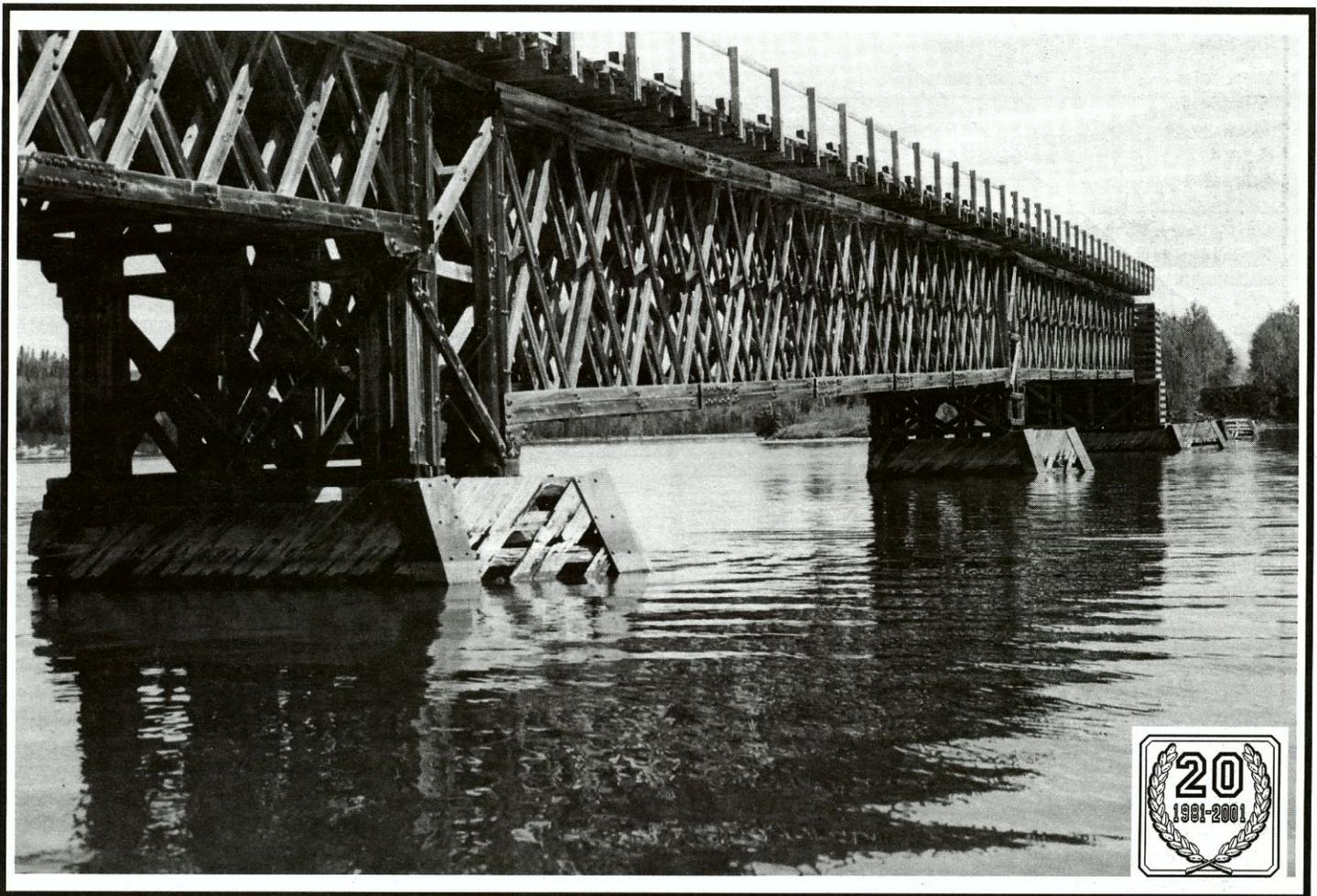
Le Pont'âge



VOLUME XXI

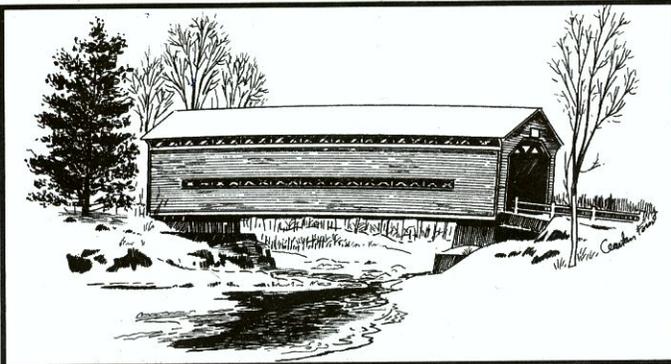
NUMÉRO 4

ÉTÉ 2002



La route Moffet – Rouyn ; une utopie?
Les ponts de Grassy Narrow étaient un élément clé du tracé projeté.
Un dossier complet de ces ponts à lire dans ce numéro.
Photo: Gaétan Forest 1994 ©

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, (Québec) H1K 4G5
Téléphone: (450) 582-3905

La Société œuvre pour le maintien des ponts de bois couverts historiques sur son territoire.

Président: Gérald Arbour
Vice-président: André Cloutier
Secrétaire: Léo Bonin
Trésorier: Daniel Fortin
Directeur: Monica Parent

Traducteur: Joseph D. Conwill
Agent U.S.: Joseph D. Conwill
Éditeur: Jean-Marie Beaujean

Dépôt légal: 2e trimestre 2002
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0832-7572

Poste-publications: Convention no. 1655701

Reproduction des textes autorisée, sur avis, avec mention de



Imprimé sur les presses de la Maison Primevère
207 ch. Y-L'Heureux, McMasterville QC J3G 5G2

89	
MENACÉ	Gareau
DÉLABRÉ	Taschereau
SURIS	Beauséjour

D'UN PONT À L'AUTRE

CONTRAINTES

Malgré ce dernier numéro de 16 pages, il n'a pas été possible de reproduire tous les textes reçus. D'autres textes ont été réduits ou moins illustrés. Toutes nos excuses.

COUP DE THÉÂTRE

Alors que toutes les conditions posées par la compagnie Nexfor pour la cession du pont Gareau avaient été remplies, celle-ci refuse maintenant de céder le pont et envisage toujours de le démolir. Une mobilisation sans précédent et rapide s'est faite impliquant divers intervenants. Une somme de 73,000\$ avait été trouvée et les travaux devaient débuter en

août. Une décision décevante de la part de cette compagnie.

LES ARCHIVES SQPC

Une entente a été conclue avec le Conseil des Monuments et Sites du Québec (CMSQ) pour la garde des archives de la SQPC. Les archives seront conservées à la maison Henry-Stuart à Québec (82 Grande-Allée Ouest). Les membres de la SQPC auront accès gratuitement au centre de documentation. Conservez votre carte de membre. Le transfert aura lieu à un moment donné à l'automne 2002.

EN VRAC

Avec la réfection du tablier, une nouvelle étape vient d'être franchie dans la réhabilitation du pont Granchamp. Les travaux ont été rendus possibles grâce au programme de mise en valeur intégrée d'Hydro Québec. Un investissement d'environ 40,000\$ a été fait.

Le pont Heppell a été repeint rouge par un bénévole, Georges H. Houde. et les travaux se sont échelonnés sur un mois. 4 entreprises ont gracieusement fourni le matériel.

Alors que les rapports au sujet du pont Bélanger étaient tous plus alarmants les uns que les autres, dans la semaine du 17 août, Raynald Cloutier rapporte que les travaux de réparation étaient entrepris. Le lambris a été remplacé.

Un projet de mise en valeur du pont Romain-Caron est à l'étude.

Le pont Bordeleau a été réparé et la quasi totalité du lambris a été remplacée. Il est de nouveau en service. Un montant de 60,000\$ a été alloué pour des réparations au pont de Capelton.

Une somme de 30,000\$ sera consacrée à la réfection des culées du pont Drouin. Un don en argent et en matériel de la SQPC contribuera à augmenter la cagnotte nécessaire pour la réalisation des travaux.

L'autoroute 55, projetée depuis de nombreuses années est maintenant rendue à proximité du pont Poirier. L'environnement immédiat du pont est intact et de bonnes photos sont toujours possibles... mais gare au pont de l'autoroute en arrière plan.

Le pont Decelles, fermé à la circulation depuis plusieurs années, est toujours sur la liste des structures à être réparées... lorsque les budgets le permettront.

ANNIVERSAIRES

Les ponts de La Calamité et Leclerc, ainsi que le pont Saint-André atteignent le cap des 75 ans en 2002.

NOTRE-DAME-DES-PINS

Le dossier de la réouverture de ce pont progresse bien. La frénésie dans le domaine de la construction retarde l'appel d'offres pour la réalisation des travaux. Les entrepreneurs étant trop occupés, les soumissions

risquent d'être incomplètes ou irréalistes. Le début des travaux aurait plutôt lieu au printemps ou à l'été 2003. De nouvelles techniques de réparations éviteront tout travail en rivière. Une contribution en argent et en articles divers de la SQPC sera faite dans le cadre de la fin de nos activités. Bien que la campagne de financement se déroule bien, nous renouvelons l'appel à nos membres afin qu'ils contribuent à cette entreprise. Voir les détails pour faire un don dans l'édition du printemps 2002 du Pont'âge.

SI LES PONTS COUVERTS POUVAIENT PARLER

C'est le thème retenu pour l'exposition de photographies des ponts couverts de l'Abitibi Ouest présentée par Jacques et Jeanne Fournier. Cette exposition, montrée à La Sarre en mai dernier, fut un franc succès. Il y a quelques années déjà que le couple Fournier recueillait des informations sur ces ponts. L'objectif de l'exposition était de léguer à la prochaine génération une information bien documentée sur cet aspect de notre patrimoine.

COLLOQUES

En mai et juin derniers, monsieur Guy Richard, directeur du Service des structures au ministère des Transports s'est adressé à divers spécialistes du génie québécois lors de 2 colloques à Québec et Montréal. Le sujet à l'ordre du jour était la grille d'analyse pour déterminer les indices patrimoniaux des ponts (couverts et métalliques) ainsi que les orientations ministérielles en la matière.

Que de tels colloques se tiennent aujourd'hui indique tout le chemin parcouru par ce ministère dans sa prise de conscience face au patrimoine routier. Dans les années 80, la mission du ministère était de se rendre du point A au point B, sans égard à ce qui se trouvait sur sa route. Ainsi, des ponts ont été démolis ou vendus à l'encan inutilement. Ces choses ne se font plus aujourd'hui.

PANNEAU

Il arrive que le panneau toponymique placé aux portiques des ponts ne soit pas réinstallé lors de travaux de rénovation. Une note à cet effet sera incluse dans les prochains devis de réparations afin que l'entrepreneur replace le panneau à la fin des travaux.

PATRIMOINE DES CANTONS

Le 26 juin dernier avait lieu le lancement officiel du cybermagazine Patrimoine des Cantons à Lennoxville. L'association des Townshippers pilote ce projet. Ce bulletin présente diverses chroniques sur l'histoire des Cantons et un volet important de cette histoire est consacré aux ponts couverts. Pour recevoir ce magazine, consulter la page web : www.townshippersheritage.com

DÉCÈS

En août dernier madame Rosemary Whithers est décédée des suites d'une longue maladie. Madame Whithers avait accompli beaucoup de travail dans la promotion des ponts couverts du Nouveau-Brunswick au cours des dernières années. Plusieurs membres de la SQPC ont fait l'acquisition de ses calendriers ou de ses cartes postales.

PERTES

La Pennsylvanie compte 2 structures de moins.

En l'espace de quelques semaines, les ponts Risser's Mill (38-36-36 / juillet 2002) et Ryot (38-05-17 / août 2002) ont été détruits par les flammes. Un geste délibéré est suspecté dans les 2 cas.

Un pont rendu célèbre grâce au film *Sur la route de Madison* mettant en vedette Clint Eastwood et Meryl Streep a été détruit au début de septembre. Le pont Cedar de Madison County, Iowa (15-61-03) a été la proie des flammes. Un geste criminel est suspecté à cet endroit également. Des réparations de 128,000\$ avaient été faites à ce pont récemment. 

LE MOT DE LA FIN

Gérald Arbour

Ce numéro du Pont'âge signifie la fin des opérations de la Société québécoise des ponts couverts. L'aventure aura été belle et enrichissante: les souvenirs sont nombreux et rares sont les regrets.

En deux décennies, la cause des ponts couverts a énormément progressé au Québec et les membres de la SQPC y sont pour beaucoup. Bien que les activités officielles cessent, les ex-membres se doivent de demeurer vigilants. Il y a encore énormément de travail à faire et il est possible de le faire sans le support d'un organisme reconnu. Chacun peut poursuivre dans son milieu un travail de sensibilisation face à cet aspect de notre patrimoine. De plus, lors d'une visite, si une anomalie à un pont est décelée, un appel téléphonique¹ à la municipalité, à la direction régionale du ministère des Transports ou des lettres au député et aux journaux locaux peuvent contribuer à régler le problème.

Dans ce court texte, j'aimerais que chaque membre se considère remercié personnellement pour la collaboration et le soutien qu'il a manifestés à la SQPC au fil des ans. En guise de reconnaissance, le bureau de direction a résolu de faire fabriquer un certain nombre d'objets souvenirs afin de redistribuer aux membres le maximum des surplus monétaires amassés au fil des ans. Le reste de l'argent, ainsi que les invendus de l'inventaire, ont été distribués au Comité de sauvegarde de Notre-Dame-des-Pins (1000\$) et au Comité de sauvegarde du pont Drouin (1000\$). D'autres organismes ont été contactés mais ils n'ont pas répondu.

Au plaisir de se revoir aux abords de l'un de nos ponts rouges.

1 - En composant le numéro de téléphone de Communications-Québec, vous obtiendrez tous les renseignements utiles (MRC, municipalités, députés, ministères etc.)



LES PONTS TIMBRÉS

Pierre Duff

SUISSE



Émission : 7 sept 1993
 Numéro : Scott # B590
 Valeur : 80 + 20 c.
 Couleur : Orange

Ce timbre représente le pont piétonnier Kappelbrucke (S-11-01) sur la Reuss, à Lucerne. Ce pont, d'une longueur de 496', a été construit en 1333. Il existe toujours et est l'une des principales attractions de Lucerne. La surtaxe de 20 centimes servit à payer la reconstruction, après l'incendie de 1993.

SLOVAQUIE



Émission : 14 septembre 2000
 Numéro : Scott # 362
 Valeur : 6 couronnes
 Couleur : Multicolore

Ce timbre représente le pont couvert de Kluknava, sur la rivière Huta. De type Queen et mesurant 105 pieds, il a été construit en 1831 et existe toujours (# CZ-02-02-01).

LES PONTS DE GRASSY-NARROW : DES STRUCTURES SINGULIÈRES

Gaétan Forest

En juillet 1983 un incendie criminel consumait les deux tiers du pont Sud-Ouest de Grassy-Narrow, au Témiscamingue. Ce pont unique en son genre faisait partie d'un duo de structures séparées par une île entre le lac Simard et le lac des Quinze, à la source de la rivière des Outaouais. Ces ouvrages imposants reliaient la municipalité de Moffet au canton Beauneville, où un petit noyau de pionniers, favorisés par les plans de colonisation Gordon et Vautrin, avaient tenté de s'enraciner au milieu des années 1930.



Le pont Sud-Ouest vers 1954.
 Collection les Promoteurs d'Angliers

Pierre angulaire d'un projet de route devant relier Moffet à Rouyn, ce pont ne fut que le fer de lance d'un rêve de conquête qui tourna court.

UNE RÉGION FORESTIÈRE

Toute la région au nord de Moffet était le filon d'or vert des industriels du bois. La *Riordon Pulp and Paper*, dont les moulins étaient établis à Témiskaming, puisait depuis 1918 sa source de bois à pâtes dans le bassin des lacs des Quinze et Simard. Dans les années vingt, la Compagnie maintenait 6 à 7 camps de 60 à 85 hommes chacun au nord de ces lacs. En 1925 la compagnie *International Paper* (CIP) fit l'acquisition des intérêts de la *Riordon*. Ses réserves de bois étaient protégées par une concession du gouvernement provincial. Le centre des opérations de la CIP fut transféré à Angliers en 1938. Les remorqueurs de la Compagnie, le T. E. Draper, le J.A.H. Henderson et l'Expanse, demeuraient les maîtres d'œuvre du flottage des billots sur les lacs des Quinze et Simard. La construction des ponts Nord-Est et Sud-Ouest à Grassy-Narrow en 1939-40 constituait un obstacle important à la descente des billes de bois et força la Compagnie à maintenir un camp de draveurs (15 hommes) près du site et une flottille de petits remorqueurs. Et pour que le T.E. Draper puisse aller et venir sous le pont, on fut contraint de lui retirer son mat.

DESCRIPTION STRUCTURALE

Les fermes des ponts de Grassy-Narrow, avec leurs diagonales entrecroisées, ont souvent été associées à une structure de type Howe, mais l'absence de tirants verticaux contredit cette affirmation. Le pont Nord-Est était une structure à 3 travées, à tablier inférieur, d'une longueur totale de 95 mètres. Le pont Sud-Ouest, était constitué de 7 travées, d'une longueur totale de 273 mètres, partagées en six travées à tablier supérieur et une travée à tablier inférieur. Le tablier des ponts reposait sur deux poutres triangulées de type triple-Warren à double intersection. Les pièces des charpentes étaient assemblées au moyen de boulons récemment mis au point et brevetés par *The Timber Engineering Company* (TECO), de Washington, États-Unis, avec, comme principales caractéristiques, une tige filetée et un écrou carré. Aucune des travées de ces deux ponts n'étaient couvertes ou lambrissées au moment de la construction.



La poutre triangulée de type triple-Warren
 à double intersection.
 Gaétan Forest 1994 ©

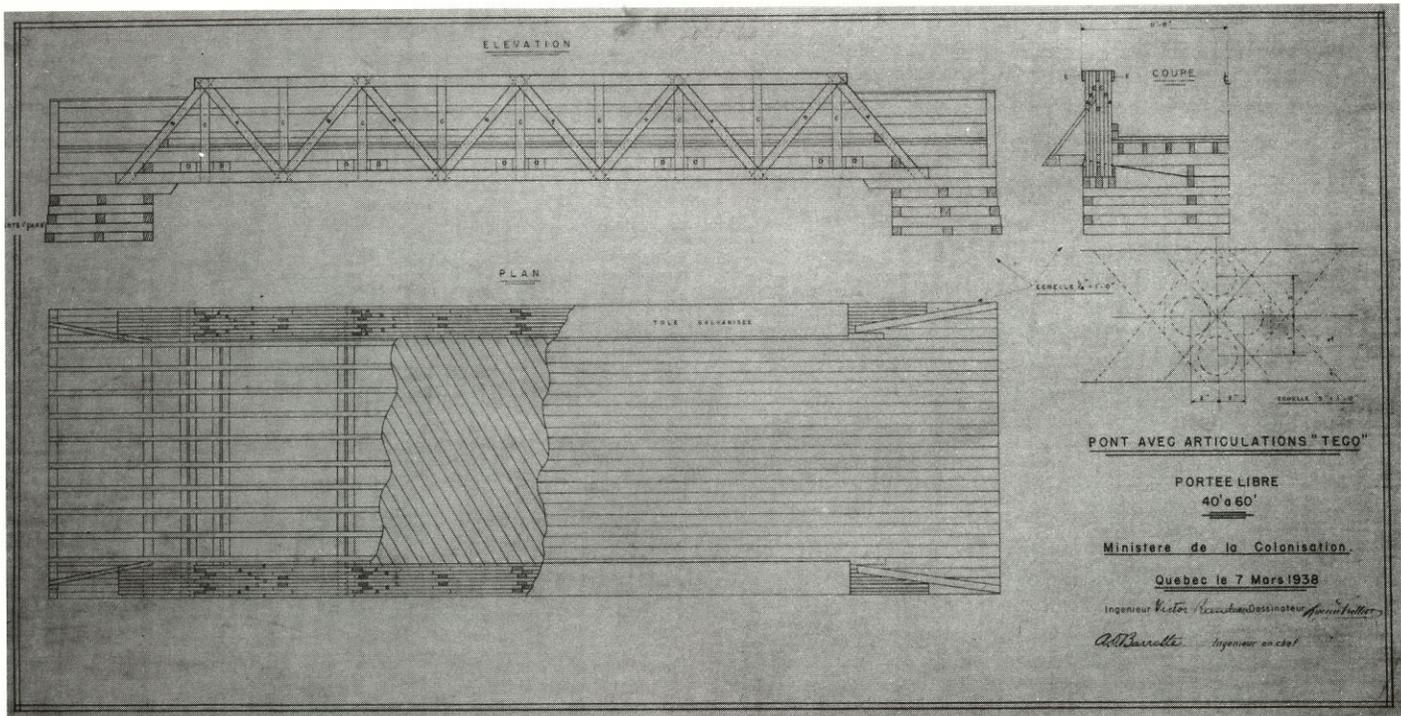
Le bois des charpentes avait été traité à l'osmose pour assurer sa conservation.

La travée centrale du pont Sud-Ouest, longue de 51 mètres, présente au moment de l'incendie, n'était pas d'origine. Sa reconstruction selon le modèle « Town élaboré », avec couverture et lambris par le ministère de la Colonisation, s'imposait après qu'elle se soit écroulée sous le poids d'un camion en 1949.

UNE STRUCTURE D'INSPIRATION AMÉRICAINE

À l'époque les ponts de Grassy-Narrow étaient le fruit d'une ingénierie récente. On ne sait trop comment ce type Warren en bois particulier, d'origine américaine, s'est implanté chez nous. En 1938, l'ingénieur Victor Riendeau, du ministère de la Colonisation, assisté de son dessinateur Lucien Trottier, avait réalisé un jeu de plans de pont mi hauteur de type double-Warren avec ce qu'il identifie comme des « articulations Teco », pour une portée libre de 40 à 60 pieds. Cependant, le système de triangulation de ce modèle était à simple intersection et comptait des montants verticaux. Des tirants disposés à intervalles contre et sous les traverses avaient pour rôle de renforcer le tablier en introduisant une contrainte de compression dans la pièce de bois. Les diagonales de cette poutre triangulée étaient disposées en « W », dans sa version à simple intersection. Une poutre de ce type, dans sa version à double intersection, consistait en 2 plans de « W » superposés et déphasés de manière à s'entrecroiser au milieu de chaque diagonale.

Ce n'est que 2 ans plus tard que les structures jumelles furent prises en charge par le Service des Ponts de ce Ministère. Les ponts en bois, en région de colonisation, étaient auparavant sous l'égide du ministère de la Colonisation. Les charges latérales exercées par les vents sur la structure Sud-Ouest contraignirent les ingénieurs du Service des Ponts à retirer la toiture et les lambris de la travée centrale, la même année. Les poutres triangulées furent consolidées par de massives jambes de force doubles appuyées sur la semelle des piliers. Pour protéger les charpentes de la détérioration, un nouveau traitement du bois à l'osmosar fut appliqué. À la suite de ces travaux, au coût de 29,100\$, les limites de charges affichées passaient de 5 à 10 tonnes. Le pont Nord-Est, quant à lui, bien qu'en mauvais état, ne fut pas réparé par le ministère des Travaux publics, faute de budget suffisant. Le 1^{er} septembre 1966 la majorité des ponts de la province passait sous la juridiction du ministère de la Voirie. L'année suivante, la Corporation municipale de Moffet, considérant le pont Nord-Est comme dangereux, pressa le dit ministère d'y effectuer des réparations. Il semble que les dirigeants du nouveau ministère se firent tirer l'oreille pour réparer ce pont, qui selon eux comptait bien peu d'usagers. En ce sens, le rapport de l'ingénieur Léo Poulin du 28 juin 1968 n'avait rien pour enthousiasmer les décideurs : « Ce pont sert actuellement à quelques petits contracteurs ainsi qu'à quelques cultivateurs non résidents qui font du bois de pulpe du côté nord de Grassy Narrow. De plus durant l'été ce pont sert également à deux ou trois touristes qui l'empruntent pour se rendre à leurs chalets. Selon



Plan d'un pont mi-hauteur de type double-Warren à double intersection, Ministère de la Colonisation 1938.

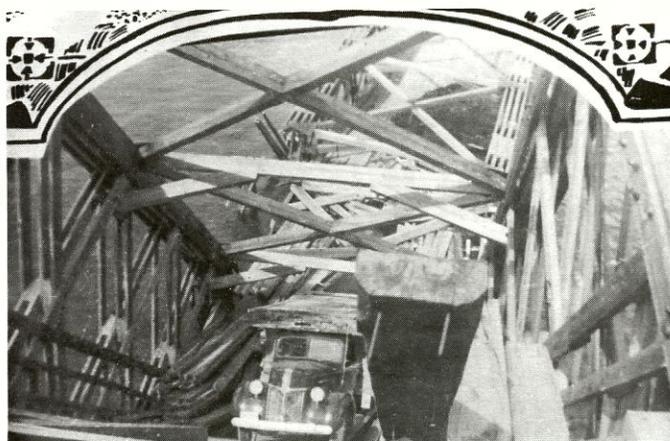
QUATRE DÉCENNIES DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN SPORADIQUES

Au printemps 1956 la municipalité de Moffet présentait une requête auprès du Ministre des Travaux publics afin que les ponts de Grassy-Narrow soient réparés.

les autorités locales du Ministère des Terres et Forêts il n'y a presque plus de bois de pulpe sur le côté nord de Grassy Narrow et le sol, d'après le représentant local du Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation se prêterait mal à la culture. » L'ingénieur estimait à 35,000\$ le coût de la reconstruction de la

6 superstructure du pont Nord-Est et il prévoyait qu'un montant de deux à trois fois plus considérable serait nécessaire pour réparer le pont Sud-Ouest. Sa recommandation était de fermer le pont et d'en informer la Municipalité. Le député Thérberge intervint auprès du Ministre, mais devant la faiblesse des budgets, on se contenta de remplacer le pavé sur les deux ponts. En 1971 le ministère de la Voirie subit des pressions politiques pour que soit augmentée la capacité des ponts. De petits exploitants forestiers souhaitaient y faire circuler des charges plus lourdes. S'appuyant sur les observations qu'avait faites l'ingénieur Poulin, 3 ans plus tôt, et sur les coûts injustifiés (450,000\$) qu'entraînerait la reconstruction de ces deux ponts, le Ministère ne donna pas suite aux demandes. Le tout nouveau ministère des Transports, (issu de la fusion en 1972 du Service des Ponts du ministère des Travaux publics et du ministère de la Voirie), pris en charge la gestion du pont. Mais en 1976 la dégradation des structures du pont Sud-Ouest avait atteint un seuil inquiétant à tel point que le Ministère procéda à la fermeture du pont. La CIP avait cessé ses activités dans le secteur et les habitants du canton avaient déserté les lieux depuis belle lurette. À la suite de pressions du milieu, notamment les villégiateurs, les propriétaires de pourvoiries et d'autres utilisateurs de la forêt, le MTQ décida d'exécuter d'importants travaux de réfection sur le pont en vue de sa réouverture à la circulation. Durant l'été 1979 on remplaça 205 mètres cubes de bois de charpente, on redressa la travée centrale et pas moins de 5500 litres de créozote furent appliqués pour imperméabiliser le bois de la structure. Le coût des réparations se chiffra à 250,000\$. Les limites de charges affichées furent cependant réduites à 3 tonnes. Par malheur, moins de 4 ans plus tard, le feu ruina tous les efforts consentis, et ce à moins d'un mois avant le classement officiel du pont par le ministère des

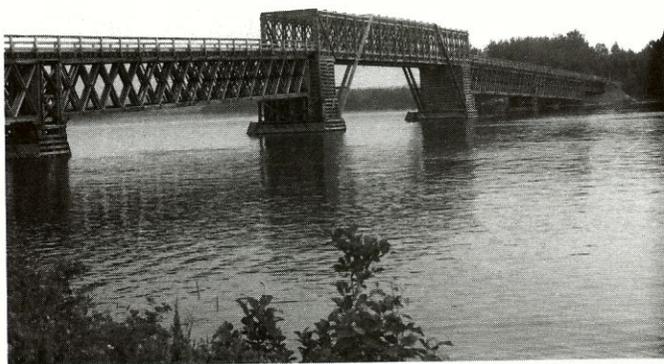
et des tirants étaient exposés par l'érosion. Nous avons trouvé des vestiges de la travée centrale Warren originale du pont Sud-Ouest, qui s'était écroulée 45 ans plus tôt...



La travée centrale du pont Sud-Ouest écroulée en 1949.
Coll. Gérald Arbour

UNE RARETÉ

Les ponts de type Warren avec boulonnerie Teco sont probablement un type de charpente de bois menacée d'extinction au Québec. Un pont de ce type était encore observable en 1988 dans le parc de la Gaspésie aux abords du Gîte du Mont-Albert. Transformé en pont piétonnier, son état de dégradation était avancé. Peut-être n'est-il aujourd'hui qu'un souvenir. Le réseau routier du parc ayant été construit à la même époque que le projet de chemin Moffet-Rouyn, on pourrait croire que les structures de ce type sont le reflet d'une courte période d'expérimentation. L'essai ne semble pas avoir été concluant puisque bien peu de ces structures ont été construites. Jusqu'à ce jour, leur place dans l'histoire des ponts de bois au Québec demeure un mystère.



Le pont Sud-Ouest après que la travée centrale eut été reconstruite et le toit et le lambris retiré.
Photo: Pierre Duff 1979 ©

Affaires culturelles comme monument historique.
DES VESTIGES SIGNIFICATIFS

En 1994, en compagnie du regretté André Pelletier, j'ai visité les ponts de Grassy-Narrow. Au nord du pont Nord-Est, nous avons observé que des débris de structure de pont avaient été utilisés comme matériaux de remplissage afin de relever le niveau de la route, menacée d'inondation par les eaux du réservoir des Quinze. Sur les bords du remblai, plusieurs boulons Teco



Le pont Nord-Est de type triple-Warren.
Photo: Gaétan Forest 1994 ©

Note: bien qu'il ait été question de les démolir pour des raisons de sécurité, les ruines du pont Sud-Ouest seraient encore en place. Le pont Nord-Est est encore debout.

Sources: Le Pont'âge, vol. 2, no. 4, été 1983. - Site web: Temiscamingue.net - Le Témiscamien, 27 juillet 1983, page 3 - Jean Lefrançois, ministère des Transports du Québec - Dossiers semi-actifs du pont Nord-Est (MTQ 7489) et du pont Sud-Ouest (MTQ 7488), Ministère des Transports du Québec, Québec. ...

MISSION ACCOMPLIE

Pierre Duff, membre fondateur

Quand nous avons fondé la Société québécoise des ponts couverts en 1981, il y avait plusieurs vides à combler dans le domaine des ponts couverts québécois. Le sujet était méconnu et leur histoire inconnue de tous et chacun.

Nous nous étions donc donné, à l'époque, plusieurs mandats. Entre autres, arrêter l'hécatombe de la destruction des ponts québécois, regrouper les amateurs de ponts, faire des recherches sur le sujet et en diffuser les résultats.

Je crois fermement que la société a rempli tous ses objectifs. En 2002, on ne démolit plus nos ponts. Oui on en perd encore, mais c'est toujours soit accidentellement, soit criminellement; la nature sera toujours plus forte que nous et le crime, malheureusement, sera toujours présent autour de nous. Pour les recherches, nous avons fait un travail de moine, d'abord sur les cartes, puis dans les livres et les archives. Rarement au Québec un sujet n'aura été autant épiluché, témoin en est la liste des ponts avec toutes les informations s'y rattachant. Merci surtout à Gaétan, Joseph et Gérald.

Avec ses plus ou moins 300 membres, je crois qu'on peut également affirmer que la SQPC a bien su regrouper les amateurs. Les vrais on les revoyait d'année en année à l'assemblée générale ou durant les quelques activités connexes qui se sont déroulées depuis les débuts. Côté diffusion, que dire du Pont'age qui, parti de simples photocopies au début quand j'en étais l'éditeur, est rapidement devenu cette revue de qualité qui était le fer de lance de la société. Merci surtout à Gaétan et Jean-Marie.

Ce qui a été fait a été très bien fait. La société peut s'éteindre en criant « *mission accomplie* ». Pour ce qui reste à faire, et il en reste, on passe le flambeau aux autres, aux plus jeunes. À eux de se créer leurs outils, à eux de se créer leurs objectifs. À vous de continuer l'œuvre entreprise. Je suivrai avec intérêts vos activités et y participerai avec plaisir, si l'occasion se présente.

Personnellement, fonder la société et en être un administrateur pendant 18 ans m'a apporté beaucoup. De passer temps au début, les ponts couverts sont devenus au fil des ans une véritable passion. Le désir d'en connaître toujours plus m'a forcé à voyager et à visiter plus de 1000 ponts en Amérique et en Europe. J'ai ainsi pu nous comparer à ce qui se fait ailleurs dans le monde et je peux vous affirmer que le Québec n'a pas fait les erreurs que d'autres pays ou états américains ont faites; on n'est pas tombé dans la *quétaïnerie*.

Mais là où j'ai le plus gagné avec la société, c'est que j'y ai rencontré des gens diversifiés et compétents qui sont devenus de véritables amis. La société s'éteint, mais pas les connaissances acquises, pas les souvenirs des bons et des moins bons moments et surtout, pas les amitiés créées.



Mon pont préféré, Monbuvon, sur la rivière Saane, canton de Fribourg, en Suisse, 1667, #S-07-03.

Photo: Pierre Duff ©

Merci à tous ceux qui se sont impliqués avec nous durant ces 21 belles années. 🚗

LE QUÉBEC VU DE HAUT

Gérald Arbour

La photographie aérienne est plutôt méconnue au Québec. Les raisons sont multiples mais la principale serait probablement son inaccessibilité pour le commun des mortels : il faut un avion.

Depuis plus de 50 ans, Jean-Marie Cossette a fait de cette spécialité un art. 11^e enfant d'une famille de 12, très jeune il quitte la ferme familiale de Saint-Roch-de-Mékinac et s'exile en Ontario pour y travailler en usine. Il y rencontre Johan Andersen, officier de la résistance danoise, émigré depuis peu. Ce dernier démarre une entreprise de photographie aérienne et recherche des vendeurs pour ses clichés. Cette «nouvelle» technologie a fait des progrès intéressants lors de la deuxième guerre mondiale et elle gagne constamment en popularité auprès du grand public qui la découvre. Après quelques années à l'emploi de cette compagnie, promu gérant des ventes, insatisfait de la qualité du produit offert, il quitte l'établissement et part au New Hampshire explorer les possibilités d'y ouvrir un nouveau marché.



La ferme Richard à Authier en 1954 (61-02-56).

Photo: J.M. Cossette ©

8 Nous sommes maintenant en 1949 et J.M. Cossette loue une ferme à Sainte-Anne-de-la-Pérade pour y faire atterrir son Piper PA12 nouvellement acquis. Globe Airview Ltd (aujourd'hui Point du jour aviation) était née. Depuis, les aéronefs de la compagnie ont survolé 17 états américains, 6 provinces canadiennes et ont poussé une pointe jusqu'au Mexique.

La première vision de J.M. Cossette aura été d'embaucher les meilleurs artisans de l'époque : Paul Ballogh à la photographie et Pierre Marchant comme technicien. C'est avec eux qu'il raffina sa technique. Deux choses assez surprenantes au sujet de cette technique justement. Tout d'abord l'appareil ne subit que des modifications mineures à une porte afin d'améliorer le champ de vision. Aucun trépied ou outillage particulier n'est fixé à bord. Ensuite J.M. Cossette sera un pionnier au Canada dans l'utilisation des appareils photographiques 35mm pour la photographie aérienne. Des « kodaks » que nous connaissons bien aujourd'hui mais qui laissent les photographes au sol sceptiques face aux résultats qu'ils pourraient en tirer du haut des airs et en laboratoire. Les premières photos sont prises avec un Leica. Il sera éventuellement remplacé par des appareils Nikon.



Un pont couvert à Saint-Charles-de-Mandeville
en 1959 (61-09-09)
Photo: J.M. Cossette ©

La compagnie Global Airview s'est spécialisée dans la prise de clichés en milieu rural. Du début mai à la mi octobre, le ciel du Québec est quadrillé. Une journée de travail, c'est entre 1000 et 1200 clichés. La morte saison venue, une armée de vendeurs, incluant souvent le pilote maintenant au chômage, et équipée d'un jeu d'épreuves photographiques, se déploie dans les campagnes. Il refont au sol le chemin parcouru du haut des airs. Ils proposent à l'habitant, au marchand général, au curé, à l'hôtelier, une vue différente de leur établissement. Une fois le marché conclu, des coloristes se mettent au travail. Jusqu'en 1974, les clichés sont tirés d'une pellicule en noir et blanc mais le client reçoit une photo colorisée à la main. Dans les années 50, un encadrement 16x24 de votre ferme vous était offert à 26,50\$. La même chose aujourd'hui vous coûterait 275\$. Global Airview, via ses laboratoires, son réseau de vente et ses équipages, contrôle son produit du début à la fin dans ses

installations qui ont été relocalisées à Repentigny dans les années 60. À son apogée, la compagnie embauchait jusqu'à 50 personnes.

Parmi les nombreux clichés se trouvent un certain nombre de ponts couverts dont la plupart sont aujourd'hui disparus. Nous en reproduisons quelques-uns avec l'aimable autorisation de monsieur Cossette. C'est son intérêt pour ces constructions qui nous permet aujourd'hui de visionner ces documents car le sujet n'était pas très "vendeur" et n'était guère prisé des démarcheurs qui trouvaient rarement preneur pour de telles photographies. Le Québec rural a été survolé 6 ou 7 fois et ces vues aériennes permettent de constater l'évolution du paysage.



La ferme Gingras et le pont couvert de Latulipe
en 1954 (61-70-09)
Photo: J.M. Cossette ©

Un autre trait de Jean-Marie Cossette qu'il faut souligner, c'est son attachement pour le patrimoine québécois. Conscient qu'il a entre les mains une masse inédite de documents utiles à la compréhension de l'évolution de la société québécoise, il a jalousement conservé tous ses clichés. Pour le Québec c'est environ 2,000,000 de négatifs, ce qui en fait le plus important fond photographique de la province. Ces documents ont été cédés aux Archives nationales. Ils sont disponibles pour consultation mais avec la seule référence aux agglomérations notées lors des vols. Un travail colossal sera nécessaire pour indexer ces clichés par sujets. En attendant ce jour, il est possible d'avoir une très bonne idée de ce Québec vu d'en haut sur le site internet de la Société Saint-Jean Baptiste:
www.ssjb.com/10images/index



ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, PRINTEMPS 2002

André Cloutier

En mars dernier, nous avons examiné en détail, mon frère et moi, tous les ponts couverts de la grande région de l'Abitibi-Témiscamingue: un bilan de plus de 200 photos et vidéo. La majorité sont en excellent état, par contre, la condition de quelques-uns laisse à désirer. J'étais loin de me douter que je ferais mon dernier rapport sur l'état des ponts couverts, et mes commentaires dans ces pages, en tant que membre de la Société québécoise des ponts couverts.

Pour ceux et celles qui n'ont pas eu la chance de visiter les régions de l'Abitibi et du Témiscamingue, ils seront choyés par l'accueil des gens.

La première étape a été Moffet. Un village agricole en bordure du lac des Quinze, région de pourvoiries, où l'on peut découvrir les vestiges du pont Grassy-Narrow (61-70-12). Moffet tire son nom du frère Joseph Moffet, surnommé le père de l'agriculture au Témiscamingue. La partie du pont côté sud est encore en assez bonne condition. Une rumeur persistante indique que certaines personnes souhaiteraient voir le pont reconstruit, mais à quel prix?

Deux ponts seulement se trouvent au Témiscamingue ; le pont Landry à Latulipe et le pont Dénommée à Saint-Bruno-de-Guigues. À remarquer que les gabarits sont placés à l'arrière du portique donc cela donne quand même un assez bon coup d'œil et ne paraît presque pas sur la photo. La route menant au pont Dénommée est fermée durant l'hiver mais en raquettes ou en skis de fond, vous êtes à moins d'un kilomètre du pont.

Allons vers l'Abitibi-Ouest maintenant. Le pont de l'Île à Clerval à été restauré partiellement, seulement quelques planches du lambris manquent à l'entrée du pont. Il est situé sur le lac Abitibi, sur une presqu'île où l'on retrouve plusieurs cabanes de pêcheurs en hiver. Il est en excellente condition. Sa couleur beige et brun n'est pas des plus appropriées pour cet endroit.

Le pont Leclerc, qui avait fait peau neuve il y a quelques années, serait à refaire. La peinture se décolle. Nous avons été conduits au pont couvert par une auto-neige appartenant à Gilles Gaudreau, de Dupuy, même si le pont est accessible en automobile l'hiver. Cette auto-neige à été construite entièrement en aluminium par son propriétaire. L'auto-neige n'est pas une célèbre B-12 de Bombardier. Comme je le mentionnais au début, les gens dans cette région sont très ouverts et disponibles à nous aider. Gilles Gaudreau nous à dit que la région faisait partie du livre des records Guinness pour le plus gros centre d'autos-neige au monde.

À Saint-Vital-de-Clermont, Il est plus facile de photographier le pont du Petit-Quatre en hiver parce qu'on peut aller sur la glace. Mais attention ! Veuillez vous informer avant de vous y risquer. Fin de février, début mars, serait la période idéale. Cette année, la région à connu de fortes précipitations de neige et ce, jusqu'à la fin d'avril.

À Beaucanton, le pont du Souvenir, aux couleurs beige et brun, avait les portiques endommagés.

En quelques années, depuis mon dernier voyage dans la région, j'ai constaté que les ponts se détérioraient assez vite merci ! Surtout le pont Taschereau à Villebois, aux portes de la Baie James : les cordes supérieures et inférieures sont en train de casser, de même que le treillis. Fermé à tout véhicule. Aucune possibilité de réparations pour le moment.



Des dommages importants au pont Taschereau.
Photo: André Cloutier ©

Réparations majeures faites au pont Levasseur à Authier-Nord en 2001.

Le pont Molesworth, à Macamic, aurait besoin d'une nouvelle peinture.

À Saint-Maurice-de-Dalquier, la ville d'Amos a investi 14,000\$ au pont Émery-Sicard pour refaire les deux portiques l'an passé. Mais aucun montant ne sera alloué pour le pont du Panache, également sous la juridiction d'Amos. Moi je trouve que cet endroit serait intéressant pour un camping.

La municipalité de Rochebaucourt a trois ponts couverts. Le pont de l'Original, sur la rivière Laflamme, à été déplacé de 4 pieds la semaine du 1 mai à cause de la crue des eaux. C'était la première fois qu'une chose pareille arrivait. Le pont a été fermé et les réparations furent entreprises en juin, pour se terminer en juillet. Le pont sera élevé de 4 à 6 pi. Il y avait eu de gros travaux réalisés au pont au cours de l'été dernier et il avait été complètement redressé.



Débordement de la rivière Laflamme
au pont de l'Original au printemps 2002.
Photo: Nicole Bousquet ©

Des travaux ont été exécutés l'an passé à l'intérieur du pont De la Chute sur la rivière Laflamme. Les culées et le pilier en acier sont de très mauvais goût.

10 Le pont de l'Arche-de-Noé porte bien son nom. Il a été submergé encore une fois cette année dans une débâcle. Le pilière de métal au milieu sert, en plus de supporter la structure, à protéger le pont contre les forts courants. Dans les années 70, la rivière avait emporté le pont qui s'en allait à la dérive. On a dû le remorquer à l'aide d'un tracteur jusqu'à son emplacement et l'attacher en place. De gros tuyaux de 4 pi de diamètre ont été placés dans la rivière Tourville du côté Ouest afin de faire passer les véhicules lourds. Ces travaux ont été exécutés par la municipalité de Rochebaucourt. L'an passé, les deux portiques ont été restaurés.

Rochebaucourt, avec une population de 207 personnes, à connu dans le passé 8 ponts couverts dont un qui avait fait jaser beaucoup de monde. Détruit au mois de juin 1960, dans le rang 10 Est (61-01-16), près du pont de l'Original, lorsqu'un chauffeur téméraire de poids lourd avait risqué sa vie en passant sur le pont avec un camion chargé d'une grosse pelle mécanique. Il a tout simplement défoncé le tablier et la structure entière s'est retrouvée au fond de la rivière Laflamme. Deux béliers mécaniques ont été nécessaires pour sortir les équipements de l'eau.



Le pont écroulé sous le poids d'un camion.
Collection Nicole Bousquet.

De nouveaux panneaux de signalisation jaunes ont été placés à quelques endroits aux environs de Rochebaucourt identifiant les ponts à proximité.

Le pont Carrier, à Val-Senneville, est, selon moi, un des plus photogéniques en hiver. Le rang est fermé en cette période, sauf pour les motos neige. Le chemin d'accès à été élargi et je crois qu'il sera plus facile de s'y rendre en été. Trois ponts de la région ont la même forme de portiques : de l'Original, de la Chute et Carrier.

Les ponts Des Pionniers, Maurice-Duplessis, Saint-Dominique-du-Rosaire et Vassan sont tous en assez bon état. Les structures de Saint-Eugène-de-Chazel et du Canton Laas n'ont pu être vues à cause de l'épaisseur de la neige qui était de plus de 6 pieds dans les bois. En plus, nous avons affronté une tempête de neige la journée prévue pour ces visites.

C'est à regret que je vois disparaître la société et la revue le Pont-à-gé. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier et féliciter toutes les personnes telles que; Gaétan Forest, Pierre Duff, Joseph Conwill et bien entendu, notre président Gérald Arbour, qui ont

contribué à faire connaître la société. Un merci spécial à Jean-Marie Beaujean qui a fait un travail colossal à la publication du Pont-à-gé et tous les autres directeurs qui ont soutenu la SQPC, sans oublier Léo Bonin, notre secrétaire. En espérant que ces efforts motiveront les futures générations à préserver notre patrimoine, dont les ponts couverts font partie. 

L'ENFER SE DÉCHAÎNE

Dominique Gasse

Ma mère m'a souvent raconté cette histoire tragique lorsque j'étais enfant : le récit de l'incendie qui a détruit une partie de Marsoui en septembre 1942.

Dans mon village, il y a toujours eu des usines de bois de sciage. Encore aujourd'hui, la majorité des hommes y travaillent. En 1942, le moulin à scie était muni d'un brûleur à copeaux que l'on appelait communément «l'enfer». Ce brûleur n'était pas recouvert d'un grillage et était percé tout le tour de fentes d'aération. Cette année là, en septembre, une tempête de vent qui venait du sud a fait rage. Le vent s'est infiltré dans les fentes de l'enfer et a soufflé littéralement le feu à l'extérieur, par le haut. Les flammes se sont propagées rapidement aux arbres qui recouvraient la montagne tout près. Poussé par les violentes rafales, le feu s'est tracé un chemin le long de la montagne et s'est dirigé vers les maisons qui avaient eu le malheur de la border.



Marsoui, un an avant le grand feu.
Notez le pont couvert près de l'église.
Collection Luc Legault

Sautant d'une maison à l'autre (c'était l'expression de ma mère), l'incendie a embrasé une quinzaine de bâtisses sur un territoire qui formait un demi-cercle. Les premières maisons à être détruites se trouvaient du côté ouest du pont couvert du village. Donc, afin de poursuivre sa terrible tâche, le feu a dû s'en prendre au pont couvert en bois et s'en donner à cœur joie avec les bâtiments à l'est du pont, et même jusque sur la côte, à l'extrême est du village, en longeant la route principale qui est située parallèlement au fleuve Saint-Laurent.

J'étais vraiment impressionnée d'apprendre qu'un pont pouvait brûler. Il faut dire que depuis que je suis née, les ponts sont en béton, et comme j'allais jouer «sous le pont» actuel (sans que mes parents le sachent) je

savais bien que les ponts étaient très solides. Ma mère m'a donc expliqué que le premier pont était en bois et possédait un toit, comme une maison. Dans ma tête d'enfant, je croyais que le seul fait de se trouver «sur l'eau» rendait les ponts intouchables par le feu. J'avais d'ailleurs la même impression pour les bateaux.

Ma mère me racontait souvent cette journée cauchemardesque. Les gens devaient quitter leur maison à toute vitesse en empilant tout ce qu'ils pouvaient sauver à l'arrière de charrettes ou de camions. Le vent rendait cette tâche difficile et répandait dans les rues meubles et objets divers. Ce qui avait le plus frappé ma mère à ce moment, ce sont les éclats de miroirs qui «passaient» dans les rues à toute vitesse. Les gens disaient alors «on est dû pour sept ans de malheur au moins», selon la croyance populaire. Comme si le malheur n'était pas assez intense en cette journée de septembre mémorable.



Les dommages après l'incendie du village.
Collection Luc Legault

On m'a dit que l'on avait construit deux ponts temporaires sur la rivière Marsoui pour dépanner les gens. En terminant, je trouve dommage le fait que je n'ai vu le pont couvert que sur des photos, et surtout, qu'on ait remplacé ce pont par un pont de béton beaucoup moins joli, si intouchable soit-il! 🚚

UNE VILLE, QUATRE PONTS COUVERTS

Léo Bonin

À La Sarre, pendant plus de trois décennies, quatre ponts couverts surplombaient la rivière du même nom, à l'intérieur des limites de la ville. La construction des deux premiers ponts remonte à avril 1920, alors que monsieur Bernardin Desrochers, du département de la Colonisation, de Ville-Marie, arrivait pour en surveiller les travaux. Le 10 juin de cette même année, on publie dans le journal *L'Abitibi*, qu'on vient de terminer la construction d'un pont (61-02-49) vis-à-vis l'église (ce pont a été transporté en 1938 à la hauteur de la 3^e avenue) et qu'un second est commencé (62-02-50) à la route...nationale (393). Le 10 juillet 1920, il est proposé, et accepté, à l'assemblée générale de la municipalité, d'inviter monsieur J.-E. Perrault, ministre de la Colonisation (1919-1929), à assister à la bénédiction des ponts de la rivière La Sarre-Sud.

LES PONTS DE L'ÎLE DITE BOISVERT

Avant de parler de ces ponts jumelés (61-02-27, 61-02-47), il est bon de mentionner tout d'abord que ni dans les minutes du conseil de ville, ni dans les journaux d'alors il était question de l'île *Boisvert*. On disait plutôt les ponts de l'île ou les ponts de la White Fish.

Les premières démarches commencent en décembre 1920 quand la municipalité emprunte un montant de 35 000\$ pour la construction de ces ponts. Le contrat de bois est accordé, à raison de 30\$/1,000 pieds. En février 1921, une demande est faite au département de la Colonisation de payer le coût du bois actuellement rendu pour la construction du premier pont, suivant le mesurement (*sic*) qui en sera fait. C'est aussi en février que le conseil appuie la requête des contribuables, demandant le changement du site des futurs ponts, le trouvant plus central à quelques pieds du pont de fer que sur l'île. Comme on le sait, cette requête n'a pas été acceptée. En mars de cette même année, monsieur Bernardin Desrochers revient à La Sarre, chargé cette fois de la construction des ponts de la White Fish. On accorde 25\$ l'acre pour le défrichement clair et net vis-à-vis les ponts en construction. Surtout ne pas oublier de préparer les affiches faisant *défense d'y trotter sous ferme amende*. En novembre, le gouvernement est avisé que le bois pour le pont du côté ouest de l'île est rendu sur les lieux. Les citoyens de La Sarre peuvent lire, dans le journal *L'Abitibi* de mars 1922, qu'avec l'aide du provincial, le pont de la rivière White Fish sera immédiatement terminé et que trois autres ponts seront commencés sur la même rivière. Par la suite, la municipalité demande au département de la Colonisation de faire transporter la pierre pour les quais des dits ponts. L'invitation au Ministre de la Colonisation à assister à la bénédiction des ponts de la rivière La Sarre, est faite en juillet 1923.



La Sarre et ses quatre ponts couverts vers 1953.
Collection : Léo Bonin

INVARIABLEMENT UN JOUR VIENT L'HEURE DE LA DÉMOLITION

Dans le journal *l'Écho abitibien* du 1^{er} juillet 1954, on pouvait lire le texte suivant :

LA SARRE - UN PONT SUBIT UNE FAIBLESSE -

Le mardi 22 juin, un camion White traînant un fardier chargé d'un tracteur International, traversait la rivière sur le pont de bois de la 2^{ème} Rue est. Alors qu'il finissait de traverser, le chauffeur entendit un bruit significatif et s'empressa d'appuyer sur l'accélérateur pour quitter le pont.

Après bien des années de bon service, notre vieux pont venait d'avoir une grave faiblesse. Un affaissement s'y est produit dans la partie nord. Les trois poutres principales sont soit pliées ou cassées. Les dégâts sont particulièrement visibles du côté gauche, et le pont entier incline de ce côté. L'avancée de planches et de roches a elle-même légèrement glissé vers la rivière.

Averties immédiatement de l'accident, les autorités du Ministère de la Voirie ont fait barrer la route. Depuis, M. Lomer Dumont, représentant, du Ministère des Travaux Publics, s'est rendu sur les lieux et a examiné les dégâts.

Il semble qu'actuellement aucune décision n'ait été prise concernant la reconstruction du pont. On pense cependant que des réparations vont être entreprises très rapidement.

En attendant, un trafic très important est détourné sur la rue principale et congestionne le pont de la rue principale.

Avant ce fâcheux incident, des demandes répétées avaient été faites au député d'alors, monsieur Émile Lesage, pour qu'un pont en ciment soit construit à la 2^e Rue est, en remplacement du pont de bois actuel, vu son très mauvais état. La ville propose donc, le 3 septembre 1954, de céder au gouvernement provincial le pont érigé sur la petite rivière sud, 2^e Rue est, pour démolition et s'engage à acquérir les terrains nécessaires tant pour le pont que pour les approches audit endroit et à déplacer ou démolir toute bâtisse qui pourrait être affectée, se rendant responsable des dommages qui pourraient être causés par l'exécution du projet.

Il semble évident que toutes ces demandes, plusieurs fois réitérées, n'ont été réalisées qu'en 1957.

* Concernant le pont de la rue principale déménagé à la 3^e avenue (jadis 6^e avenue), on peut lire dans les minutes de la municipalité du 5 octobre 1967, qu'une demande est faite à l'ingénieur Jean R. Côté de préparer des plans et devis au pont de la 6^e avenue ouest, rivière La Sarre sud. Ce n'est qu'en mai 1968 que le OK est donné pour bâtir un nouveau pont.

* On entend à nouveau parler sérieusement des ponts de l'île en octobre 1943, alors que la municipalité réclame à la Province un pont neuf sur la rivière La Sarre reliant La Sarre à la partie ouest, estimant que les ponts érigés sur l'île étaient devenus dangereux.

Il est fait mention pour la première fois de l'île Boisvert, en août 1951, lorsqu'une demande est faite au Ministère des Travaux Publics de bien vouloir faire une

inspection sérieuse des ponts lesquels sont devenus très dangereux pour la circulation et, à défaut de réparations urgentes, peuvent être cause d'accidents graves et même de pertes de vie.

Un impératif est alors envoyé au député monsieur Gérard Laprise l'avisant que :

Considérant que les ponts de bois sur le parcours de la route régionale entre La Sarre et Dupuy, construits depuis environ trente ans sur l'île dite Boisvert sont devenus, malgré maintes réparations, une menace constante pour la population qui y circule, ce conseil considère qu'il serait urgent que le Gouvernement étudie sérieusement le projet de construction d'un nouveau pont plus solide et plus moderne sur cette route qui dessert toute la population de l'ouest de La Sarre. En conséquence, ce conseil prie monsieur le député de bien vouloir insister fortement auprès des autorités afin que la construction de ce pont soit entreprise dans le plus court délai, et que copies de la présente soient transmises à qui de droit.

D'aucuns prétendent que le premier pont (61-02-47) a été démoli en 1960 alors que la disparition de l'autre (61-02-27) serait l'oeuvre de mains criminelles en 1974 ou 75.



Les ponts jumelés de l'île Boisvert.
Collection Léo Bonin

Les citoyens ont mis longtemps à se départir de la dénomination White Fish pour cette partie de la rivière La Sarre. Au sujet de ce fameux poisson blanc, saviez-vous qu'il s'agissait de laquaiche? À l'état frais, sa chair est molle et n'a pas de goût. Sa saveur est nettement améliorée lorsque fumée à la manière des Autochtones. C'est probablement pour savourer ce poisson que des amérindiens nomades établissaient leur campement chaque été à proximité de ces deux ponts.

COMMENTAIRES SUR LA LISTE DES PONTS COUVERTS DE LA SQPC

Jean Lefrançois

Au cours de ses 21 ans d'existence, la Société québécoise des ponts couverts a réalisé une véritable battue pour retracer et recenser tous les ponts couverts ayant été construits au Québec. Il faut préciser qu'avant la naissance de l'organisme en 1981, on ne faisait que très peu de recherches sur le sujet. Il y a 25

ans, les vieux ponts de bois ne soulevaient guère les passions et, plus souvent qu'autrement, le Québécois typique voyait en ces vieilles charpentes un obstacle au progrès.¹

Des quatre coins de la province, de Pont'âge en Pont'âge,² ce regroupement d'amateurs de belles charpentes a recueilli moult archives en traquant le moindre indice à propos d'un pont ou d'un autre. Ces documents photographiques, monographiques, mémoires de vieillards, ... ont servi à alimenter une base de données. Un an après sa fondation, la société répertoriait déjà au-delà de 541 ponts existants ou disparus.³ En 1986, la liste des ponts couverts en comptait 785.⁴ Aujourd'hui, ce sont plus de 1020 ponts couverts qui sont connus et, bien souvent, documentés.⁵ Malgré l'énorme travail accompli par les membres depuis les débuts et, contrairement à ce que l'on serait porté à croire, de nouvelles structures, jusque là inconnues, s'ajoutent encore à la liste. Toutefois, le rythme des découvertes est beaucoup plus saccadé. La dernière version officielle de cette base de données, la 8, est un outil unique pour l'étude des ponts couverts de chez nous.

Au moyen de la liste 8g, une version de travail non publiée, je me suis prêté à un exercice visant à évaluer les grands courants de construction et de disparition des ponts couverts québécois depuis leur origine connue jusqu'à aujourd'hui. À cette fin, j'ai conservé uniquement les ponts pour lesquels les dates de construction et de disparition étaient connues ou reconnues (c'est-à-dire dont la date relève d'une interprétation unanime parmi les experts). Les informations sont traitées par tranches de 10 ans. Le lecteur doit s'attarder surtout aux résultats exprimés en pourcentage. Ces derniers permettent de dégager un bon aperçu de la réalité, compte tenu de l'importance de l'échantillonnage, soit un total de plus de 500 ponts.

LA CONSTRUCTION DES PONTS COUVERTS AU QUÉBEC

Si les premiers ouvrages en bois à toiture, dont les charpentes furent très variées, sont construits vraisemblablement vers 1810 -1815, le véritable élan dans l'implantation des ponts couverts n'apparaît que vers la fin du 19^e siècle alors que 6,99 % des ponts couverts québécois furent construits pendant la période 1880 à 1889. Par la suite, le phénomène suit et parfois précède la colonisation pour les prochains 50 ans. En effet, de 1890 à 1939, c'est plus de 72,24 % des ponts couverts qui seront mis en service. En extrapolant avec le nombre total de ponts couverts recensés au Québec, il se serait érigé environ 740 ponts «rouges» dans la Belle Province pendant cette période. À juste titre, celle-ci peut être qualifiée «d'âge d'or» des ponts couverts.

Dans les décennies 1940 et 1950, cette technique économique et innovatrice à l'origine devint peu à peu obsolète face à l'arrivée de nouveaux matériaux et nouvelles techniques dans l'ingénierie des ponts. Selon la liste, le dernier pont couvert authentique

(61-01-30) sera construit vers 1958 sur la rivière Laas à Rapide-des-Cèdres près de Label-sur-Quévillon en Abitibi, et marque ainsi la fin d'une époque.

Si autrefois les spécialistes s'entendaient à l'effet que le Québec ait compté pas moins de 1000 ponts couverts sur ses terres, on doit admettre aujourd'hui que cette thèse doit être revue. Avec la vitrine qu'est devenue l'internet, ce nouvel outil de communication et de recherche entraîne un léger regain dans la découverte de ponts de bois couverts, comme les mi-hauteurs en particulier, et tend à remonter ce nombre vers la barre des 1250.

Tableau 1

Construction des ponts Couverts au Québec par tranches de

Périodes	Nombre de structures		Total	%
	Dates connues	Dates reconnues		
1812 à 1819	3		3	0,55%
1820 à 1829	0		0	0,00%
1830 à 1839	3		3	0,55%
1840 à 1849	7	1	8	1,47%
1850 à 1859	10	1	11	2,02%
1860 à 1869	20		20	3,68%
1870 à 1879	16		16	2,94%
1880 à 1889	36	2	38	6,99%
1890 à 1899	43	2	45	8,27%
1900 à 1909	49	3	52	9,56%
1910 à 1919	58	2	60	11,03%
1920 à 1929	108	2	110	20,22%
1930 à 1939	124	2	126	23,16%
1940 à 1949	38	1	39	7,17%
1950 à 1959	12	1	13	2,39%
Nombre de structures			544	100,00%

Basé sur la liste «Les ponts couverts du Québec, d'hier à aujourd'hui» version 8g de Gérald Arbour.

LA DISPARITION DES PONTS COUVERTS AU QUÉBEC

Si les feux involontaires ou criminels, la ruine du bois, les inondations ou les débâcles ont brutalement détruit plusieurs de nos ponts couverts, la quête d'un réseau routier adapté aux charges et dimensions des véhicules en constante progression a provoqué la disparition de la majorité de ces ouvrages d'allure romanesque.

Dans les années 1920, près de 5,59 % des ponts couverts disparaissent. De 1940 à 1979, c'est une chute dramatique du parc de ponts couverts. Ce sont plus de 71,68 % des ponts couverts qui sont rayés du patrimoine en moins de 40 ans. Ainsi, le progrès, cet implacable ennemi, balaie sans hésitation et sans vergogne ces ponts pionniers. Comme nous l'avons vu plus haut, ce pourcentage correspond à environ 740 ponts couverts. En terme de courant ou de grande période historique, il est difficile de trouver plus explicite.

À partir de 1980, l'extinction crainte par les militants et autres admirateurs de belles structures perd régulièrement du terrain. Peu à peu, en 22 ans de promotions, de discussions et de luttes en tout genre, on endigue les disparitions. L'ère de la sauvegarde commence au Québec mais ... avec du retard et sur la pointe des pieds. Bon an, mal an, la réserve de ponts couverts se maintient aux alentours de 90 ponts. Néanmoins, 6,17 % de ces ouvrages patrimoniaux sont perdus durant cette période.

Tableau 2

Disparition des ponts couverts au Québec par tranches de 10 ans de 1812 à 1959.

Périodes	Nombre de structures		Total	%
	Dates connues	Dates reconnues		
1812 à 1819			0	0,00%
1820 à 1829			0	0,00%
1830 à 1839	1		1	0,19%
1840 à 1849			0	0,00%
1850 à 1859	1		1	0,19%
1860 à 1869	3		3	0,58%
1870 à 1879	1	1	2	0,39%
1880 à 1889	11		11	2,12%
1890 à 1899	9		9	1,73%
1900 à 1909	9		9	1,73%
1910 à 1919	18	1	19	3,66%
1920 à 1929	27	2	29	5,59%
1930 à 1939	31		31	5,97%
1940 à 1949	50	5	55	10,60%
1950 à 1959	112	5	117	22,54%
1960 à 1969	145	3	148	28,52%
1970 à 1979	49	3	52	10,02%
1980 à 1989	21		21	4,05%
1990 à 1999	10		10	1,93%
2000 à 2002	1		1	0,19%

Nombre de structures	519	100,00%
----------------------	-----	---------

Basé sur la liste «Les ponts couverts du Québec, d'hier à aujourd'hui» version 8g de Gérald Arbour.

ET ENSUITE ?

Malgré la dissolution corporative de la SQPC, chaque amateur de ponts couverts doit poursuivre ses actions dans son milieu. Comment ? Simplement en instruisant ses pairs à l'importance de préserver ces charmantes charpentes d'hier. Deuxièmement, en faisant connaître vos découvertes.

Des 1020 ponts répertoriés, 90 d'entre eux ⁵ subsistent de gré pour les uns ou de force pour certains. La recherche historique et la promotion de ces ouvrages d'art si significatifs dans notre histoire doivent se poursuivre. Ainsi, ensemble, nous pouvons raconter cette épopée fascinante qu'a été la conquête des cours d'eau et des territoires du Québec au moyen d'un pont de bois et d'un toit plutôt modestes issus des mains habiles et débrouillardes de nos pères.

Pour en savoir davantage sur les ponts en général et les ponts du Lac-Saint-Jean en particulier, on peut consulter le site internet de l'auteur à l'adresse:

<http://membres.lycos.fr/pontslac/>

Notes

1 - En 1980, il ne restait plus que 107 ponts couverts sur l'ensemble du territoire québécois. Le Pont'âge, vol. IV, no. 3, printemps 1985, page 2.

2 - Bulletin trimestriel de la Société québécoise des ponts couverts.

3 - Le Pont'âge, Vol. I, numéro 5, juillet-août 1982, page 2.

4 - Le Pont'âge, Vol. V, numéro 3, printemps 1986.

5 - Entretien avec Gaétan Forest et Gérald Arbour, 6 août 2002.

PONT NOIR VERS SAINT-CÔME EN 1942

Un des derniers ponts couverts de la région

Extrait de En bref, St-Alphonse Rodrigue, journal Sainte-Béatrix - Saint-Côme. Juin 1996

Le pont noir (sic) (61-31-20) enjambe la rivière l'Assomption sur la route 343, anciennement la route 42, direction St-Côme.

Cette photo a été prise en août 1942, l'année du centenaire de St-Alphonse. Comme on le voit, il était loisible de s'y baigner



Au nord du pont, la route grimpe abruptement. On a nommé cette pente « la côte pontée ». D'aucuns croyaient que c'était par rapport à sa proximité du pont. Mais on nous affirme que non. La côte étant très à pic, à chaque orage, la pentétait lavée. Le sable et le gravier descendaient jusqu'au pont et il fallait tout refaire. C'est alors que l'on décida de ponter la côte. Le pontage se fit de la façon suivante : en travers de la route, on a enterré des troncs d'arbres tout au long de la côte pour retenir la gravelle. Il semble que ce fut une réussite et l'on dit que les troncs y sont toujours. On utilisa de la pruche et de l'épinette rouge car ce type de conifère résiste très bien à la pourriture. Bien sûr tout a été fait à bras d'hommes aidés de chevaux.

Le pont de béton armé d'aujourd'hui a été construit vers 1955 et porte encore le même nom de « Pont Noir ». Quant aux garçons qui s'y baignent, il s'agit d'Édouard et Jacques Lahaise. 🏠

ACROSTICHE

Nicole Lefebvre

Pont du premier baiser

Ou pont de la première cigarette

Nos ponts couverts dispersés aux quatre vents

Témoignent d'un pays à bâtir

Sans tambour ni trompette

Coeur au ventre et hache à la main

On équarri, on transporte, on assemble

Unis dans un même élan, portés par une même vision

Vieux et jeunes, cheveux gris, cheveux noirs mêlés

Et nous qui sommes là aujourd'hui

Riches héritiers du labeur de nos ancêtres

Travaillons à sauvegarder ces toits sur nos rivières

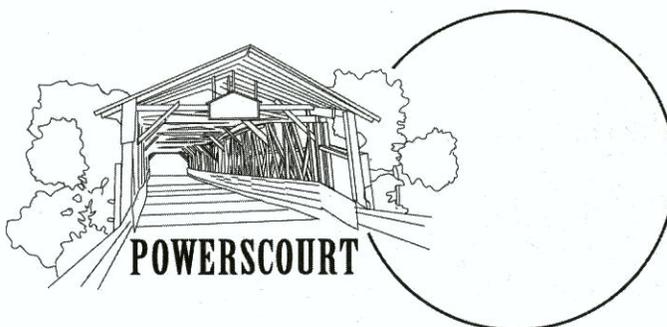
Silencieux gardiens du savoir-faire des générations passées 🏠

HISTOIRE D'UN CACHET...

Monica Parent

En 1857, le pont à Athelstan fut emporté par les eaux lors d'une inondation et ce fut également le cas pour la structure temporaire en mars 1861. Est-ce pour cette raison que la structure McCallum avait été choisie pour le nouveau pont? Ce modèle, développé et breveté en 1851 par Daniel Craig McCallum de Rochester, New York, avait été conçu afin d'améliorer la résistance des ponts ferroviaires. Lors de la soumission en juin 1861, le contrat fut octroyé à un entrepreneur local, Robert Graham, pour un montant total de 1675\$. Malheureusement pour lui, la structure était très difficile à ériger et à ajuster, ce qui causera sa perte; il déclarera faillite en novembre de la même année.

L'idée d'un cachet postal pour un pont couvert a été proposée lors d'une assemblée régulière du bureau de direction de la SQPC. Ce projet a été relancé lors de l'assemblée annuelle de la SPQC en août 2001. Le pont Powerscourt fut choisi en raison de sa date de construction ainsi que sa structure; c'est le plus vieux pont couvert du Canada et le seul de modèle McCallum dans le monde. Ma première visite à Athelstan eut lieu en septembre 2001 et c'est à ce moment qu'ont débuté les véritables démarches. Après les élections municipales de novembre, toutes les personnes ressources ne retrouvèrent pas leurs postes et c'est pourquoi tout le travail a dû être recommencé.



C'est l'épreuve présentée ici qui a été approuvée par la municipalité, la SQPC ainsi que Postes Canada. Le sceau sera complété par l'identification de la succursale.

La nouvelle administration de la municipalité confirma son intérêt pour la poursuite du projet en janvier 2002. À ce moment, la demande officielle fut envoyée à Jim Phillips de Postes Canada et les études de faisabilité ont débuté. En juillet 2002, Johanne Hallé de Postes Canada nous confirme l'acceptation du dossier. Le mandat de créer une maquette du sceau postal est confié à un graphiste local, David Drummond, par Diane Lécuyer de la municipalité d'Elgin (Athelstan).

Avis aux intéressés : le cachet devrait être en place au bureau de poste d'Athelstan vers la fin de septembre 2002. 🏠

THE HISTORIC AMERICAN ENGINEERING RECORD ÉTUDIE LES PONTS COUVERTS

Joseph D. Conwill

Les ponts couverts des États-Unis font l'objet d'une étude spéciale de la part du Historic American Engineering Record, à Washington D.C.. Cet organisme fait partie du National Park Service. Il y a trop de ponts couverts pour une étude détaillée de chacun, car il y en a plus de 800. Une sélection représentative d'une trentaine de structures a été retenue pour ce projet d'une durée de trois ans.

Les historiens Lola Bennett, Sarah Rose Dangelas, et moi avons étudié vingt ponts cet été, et les résultats sont intéressants, mais en même temps très surprenants. Pour trois ponts, donc 15%, les dates de construction acceptées et diffusées depuis longtemps sont tout

simplement erronées. Comme le dit un proverbe, le danger n'est pas ce que l'on ignore mais ce que l'on sait être faux. Il faudra dorénavant tenir compte de ces faits nouveaux.

Voici d'autres exemples de découvertes : le bâtisseur bien connu de Clarendon, au Vermont, qui a construit le pont Brown de Shrewsbury et plusieurs autres, n'est pas Nicholas Powers mais plutôt Nichols Powers. Richard Sanders Allen avait déjà noté que sa pierre tombale indiquait Nichols. On a retrouvé sa signature, et, c'est effectivement Nichols Powers.



Le pont Crum ou Knowlton tel que vu en 1983.
Photo: Joseph D. Conwill ©

Presque toutes les sources rapportent que le pont Flint, de Tunbridge, Vermont, fut bâti en 1845. La vraie date est 1874, selon les recherches d'un historien local Euclid Farnham. Pour le pont de Uhlertown, comté de Bucks, Pennsylvanie, certains chercheurs ont longtemps douté de la date acceptée de 1832. Cette date avait été proposée parce que le canal Delaware fut construit à cette époque. Mais il n'y avait ni village, ni chemin à cet endroit en 1832. Le pont actuel fut bâti en 1856. Et c'est à l'écluse 18, alors que les écrits d'autrefois mentionnent toujours l'écluse 8.

Pour le pont Knowlton ou Long (35-56-18), comté Monroe, Ohio, le nom ancien était Crum. La date de construction n'est pas 1887. La travée centrale fut bâtie en 1867, et les travées d'approche furent ajoutées en 1884. Ce fait explique la construction inhabituelle: les cordes des travées d'approche reposent directement sur celles de la travée centrale.

Une équipe d'ingénieurs a visité quatre ponts pour préparer des études détaillées des particularités des fermes Burr, Town, Long, et Howe. Pour l'an prochain, d'autres études sont prévues. C'est un projet intéressant et productif qui réserve certainement d'autres surprises.



LES PONTS TIMBRÉS

Pierre Duff

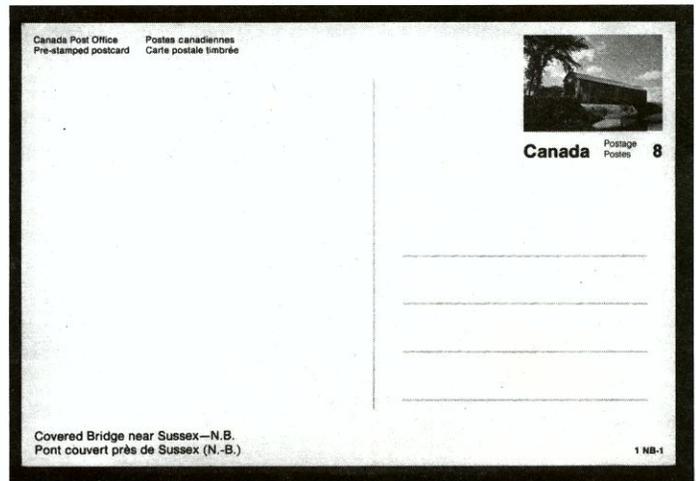
CANADA

Émission : 1975

Numéro : Scott # 1 NB-1

Valeur : 8 c.

Couleur : Multicolore



Cette carte du Nouveau-Brunswick représente le pont de Salmon Creek, près de Sussex, comté de Kings (55-06-21). Ce pont existe toujours. Cette carte fait partie d'une très grande série représentant les paysages de toutes les régions canadiennes, dont le pont couvert de Chute-Saint-Philippe. 

GARDONS LE CONTACT !

Chantal Pic

La SQPC nous présente son dernier bulletin, et vous êtes désolé de ne plus recevoir de nouvelles des ponts couverts du Québec?

Vous aimeriez continuer à être informé à propos de nos ponts couverts? Vous avez une adresse de courrier électronique? Je suis prête à regrouper tous les renseignements qu'on me fera parvenir et à les retransmettre environ quatre fois par année à une liste électronique regroupant les amoureux des ponts couverts, anciens membres de la SQPC ou non.

Mon but est donc de servir de relais pour ceux qui veulent être tenus au courant de tout événement concernant nos ponts: travaux, dommages, articles dans les médias, etc. Bien sûr, ceci implique que, de votre côté, vous me fassiez parvenir de façon électronique toute information intéressante sur les ponts de votre région et d'ailleurs.

Si vous désirez vous inscrire à cette liste électronique, ou si vous avez des informations à faire connaître, écrivez-moi dès maintenant à l'adresse:

chantal.pic@caramail.com

P.S.: Je m'engage à ce que votre adresse reste confidentielle et qu'elle soit utilisée uniquement pour vous faire parvenir ce bulletin électronique. 