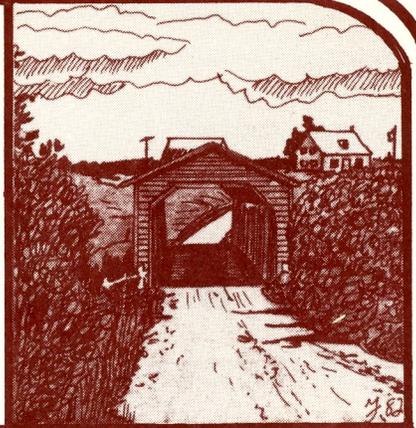


# LE PONT'ÂGE

VOL III NUMERO 3

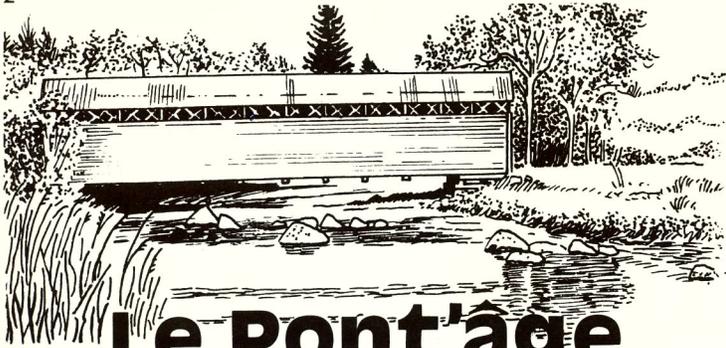
PRINTEMPS 1984



Pont de Taché, Alma, Lac-Saint-Jean, Québec. (61-34-03-04)  
Ce pont fut construit en 1894 et démoli en 1948. Il enjambait la Grande Décharge.  
Photo: Collection L.P. Gravel.

**SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES  
PONTS COUVERTS INC**

C.P. 102, St-Eustache,  
Québec. J7R 4K5



# Le Pont'âge

**Société québécoise des ponts couverts inc**

Président:.....Gaétan Forest  
 Vice-Président:.....Michel Allard  
 Secrétaire-Trésorier:.....Pierre Duff  
 Agent U.S.:.....Joseph Conwill  
 Directeur:.....Gérald Arbour  
 Directeur:.....Sylvain Forest

Le Pont'âge est publié par la S.q.p.c. quatre fois par année.

La cotisation annuelle est de \$10.00 pour les individus, \$12.00 pour les couples et de \$15.00 pour les sociétés. La cotisation inclut un abonnement au Pont'âge, et se termine le 31 octobre de l'année.

Dépôt Légal: 2e trimestre 1984

## Problèmes

Ce numéro du "Pont'âge" est le troisième à être imprimé, et c'est le troisième imprimeur que nous devons utiliser! Le premier, qui avait fait un très bon travail pour un coût des plus acceptables, a fermé ses portes l'automne dernier. Le second, pour une qualité moindre, avait des prix inabordable. Enfin, nous en essayons un troisième, en espérant que ce sera le bon... Nous nous excusons donc pour le manque de continuité dans la qualité de la revue.

## Subvention

La Société vient d'obtenir, pour une deuxième année consécutive, une subvention au montant de \$4990.00 du Ministère des Affaires Culturelles du Québec pour la ré-impression des cinq dépliants touristiques parus en 1983. Ces dépliants sont distribués aux associations touristiques régionales qui à leur tour les distribuent dans chacun des nombreux kiosques d'information touristique de la province.

Aucun dépliant sur les ponts couverts n'ayant été publié par le gouvernement depuis 1977, les nôtres comblent donc un besoin. En plus de favoriser la visite de nos ponts, ils sont également une bonne source de publicité pour la Société. Je reçois régulièrement plusieurs lettres par semaine de personnes qui désirent avoir la série complète et plusieurs de nos nouveaux membres ont été recrutés de cette façon.

## Nouvelles de nos ponts

Le seul pont couvert de la Côte-Nord sera épargné! En effet, le pont de Baie Saint-Ludger (61-62-03) sur la presqu'île de Manicouagan, qui était menacé de démolition, sera contourné par un nouveau pont et il sera ainsi conservé. Il était question de simplement le remplacer par un pont de ciment mais les gens de la place désirent le conserver, le nouveau pont sera construit à côté du vieux.

L'ancien pont de Moffet, dans le Témiscamingue, qui fut incendié l'été dernier, ne sera pas reconstruit pour l'instant. Cependant, les ruines des trois travées qui restent ne seront pas démolies. Le Ministère des Transports ne semble pas avoir les moyens de le reconstruire, mais les gens de la place continuent leurs pressions pour que ce monument historique soit rebâti.

Le pont de Saint-Séverin (61-13-03), qui avait été réparé il y a quelques années, est maintenant abandonné. Le Ministère des Transports ainsi que le Ministère des Affaires Culturelles ont décidé de ne plus investir d'argent dans cette structure. N'étant plus nécessaire pour traverser la rivière des Envies, un nouveau pont ayant déjà été construit sur un rang adjacent, le pont couvert sera laissé à l'abandon, comme celui de Sainte-Ursule. Cela durera jusqu'à ce qu'un jeune y mette le feu ou jusqu'à ce que quelqu'un décide de le classer comme dangereux et réclame sa démolition...

## Et des autres...

Il n'y a pas qu'au Québec qu'il faille se battre pour nos vieux ponts; les Américains ont leurs problèmes aussi. Le plus long pont couvert aux Etats Unis, celui qui relie Windsor, au Vermont, à Cornish au New-Hampshire (29-10-09/45-14-14), sur la rivière Connecticut, a également besoin de réparations. Depuis un an, les gens intéressés ont fait des pressions pour que le pont soit sauvé, ce qu'ils ont réussi à obtenir. Cependant, une nouvelle lutte s'est engagée quand le moment de décider COMMENT le réparer est venu. Le département des routes désire ajouter de grosses poutres d'acier sous le pont, ce qui le rendrait très solide, mais détruirait l'essence même du pont; il ne serait plus qu'un "Dummy". Les puristes, pour leur part, avec M. Milton Graton en tête, appuyés par toutes les sociétés américaines de ponts couverts, désirent ajouter deux arches de bois, ce qui serait conforme aux "normes" des ponts couverts. La S.q.p.c a appuyé officiellement les puristes par une lettre écrite par Joseph Conwill, notre agent de liaison aux Etats-Unis, et envoyée aux autorités chargées de la restauration.

Bâti en 1866, ce pont de deux travées, d'une longueur totale de 460 pieds, est un des plus intéressants ponts américains. Les crues printanières de cette grande rivière ont cependant toujours créé des problèmes à cette structure à cause de sa faible élévation au dessus de l'eau. Il est très facile d'accès, étant situé tout près de l'autoroute 91, qui traverse le Vermont du nord au sud. Il est l'un des trois derniers ponts couverts à relier deux états américains. Les deux autres sont sur la même rivière, mais plus au nord.

Pierre Duff

Depuis sa fondation, la Société québécoise des ponts couverts s'est toujours préoccupée du dossier du pont Davitt/Monaghan de Stanbridge-Est(61-5-05). Plusieurs lettres tant au conseil Municipal de Stanbridge (le véritable propriétaire du pont) qu'à la Société d'Histoire de Brome-Missisquoi n'ont donné aucun résultat. Une rencontre informelle avec le député Paradis n'a pas fait avancer le dossier davantage.

Au printemps de 1983, coup de théâtre: nous apprenons le démantèlement du pont et son déménagement au Village Québécois d'Antan de Drummondville. Il n'est pas dans mes intentions d'alimenter la polémique sur le bien fondé de tels transferts de biens culturels. Une chose est acquise: la survie du pont. Si l'on se rappelle l'hiver que nous venons de traverser ainsi que l'état déplorable de certains ponts protégés et réparés, l'on ne peut que se réjouir de l'initiative des administrateurs du Village.

Une équipe de trois(3) hommes s'est employée pendant 15 semaines à rebâtir le pont tel qu'il était à l'origine. S'il vous arrive de rencontrer ces personnes, elles se feront un plaisir de vous apprendre que tous les boulons d'origine sont encore utilisés sur le pont reconstitué et que seules quelques pièces de bois irrécupérables ont été remplacées. \*

Ce pont couvert fait maintenant partie intégrante des lieux et il constitue un acquis pour le Village. Au rythme où disparaissent les ponts couverts de la province, dans quelque temps le pont Davitt/Monaghan sera peut-être le seul témoin encore intact d'une époque définitivement révolue. Je crois que le plus beau commentaire que l'on puisse adresser à l'équipe qui a accompli la restauration de ce pont c'est: "il semblerait qu'il a toujours été là".

Au mois d'août prochain, il vous sera offert la possibilité de voir le pont Davitt/Monaghan dans son nouvel environnement. En effet, dans le but d'attirer plus de membres à ses assemblées générales, la S.q.p.c. a décidé de devancer la date de son assemblée annuelle et de la tenir toujours au même endroit, soit au Village Québécois d'Antan de Drummondville. Cette région s'avère accessible pour tous les membres de la Société. Seule l'Abitibi est un peu défavorisée. Par contre, le fait de se retrouver au même endroit d'une année à l'autre peut aider à la planification de cette fin de semaine pour les personnes désireuses d'assister à leur assemblée générale.

\* Le lambris du pont sera ajouté ce printemps.

PROGRAMME DE LA JOURNÉE: 18 août 1984

13.30-15.00 hres: assemblée générale et élections

15.00-15.30 hres: pause

15.30-17.00 hres: présentation d'un diaporama sur les ponts du Québec encore existants.

Un rappel de cet événement sera fait dans le numéro été du Pont'age. Sur présentation de la carte de membre, l'admission au Village sera gratuite. L'ouverture du site a lieu à 10 heures le matin.

\* Je tiens à remercier M. Claude Verrier pour l'acceptation de ce projet ainsi que pour les facilités mises à ma disposition lors de ma visite au pont couvert.



**Le pont Davitt/Monaghan dans son nouvel environnement. Photos: Gérald Arbour**



**Gérald Arbour**

# Le pont de Taché, une merveille pour l'époque

## Gaétan Forest

Au tout début de la colonisation du Lac-Saint-Jean, la Grande Décharge qui donne naissance à la rivière Saguenay, était un obstacle qui freinait le progrès des établissements situés au nord de la rivière. A Saint-Coeur-de-Marie, on pouvait utiliser un bateau-passeur pour franchir la Grande Décharge et se rendre à Saint-Joseph-d'Alma mais il n'était utilisable qu'au temps où les glaces n'encombraient pas la voie navigable. En hiver, les communications cessaient. Les tentatives de former un pont de glace assez solide avaient échoué, le courant étant trop rapide. Il devenait donc nécessaire de jeter un pont sur la Grande Décharge pour relier Saint-Coeur-de-Marie à Saint-Joseph-d'Alma et au chemin de fer, voie de communication vers le sud.

Au mois de janvier 1893, la municipalité de Saint-Coeur-de-Marie préparait une requête et déléguait son curé, l'abbé Joseph Renaud, pour la présenter au Ministre et l'appuyer. Un peu plus tard, l'évêque de Chicoutimi, Mgr Michel Thomas Labrecque ainsi que les députés Joseph Girard et Honoré Parent, se rendirent à Québec appuyer la requête. Les ministres promirent de "donner à cette question toute l'attention qu'elle mérite." Il ne fallait pas se contenter que d'aussi belles paroles. Avant la fin de février, le curé d'Alma se rendit à Québec pour faire avancer le dossier. Il revint satisfait au Lac-Saint-Jean.

### Les travaux débutent

Le bûchage du bois du futur pont commença au début du mois de mars 1893. François Maltais, surnommé "Français", et Johnny Tremblay avaient la charge des opérations. Au départ, on utilisa le bois du voisinage, mais on exploitait des chantiers déjà depuis plus de quarante ans dans cette région. Les forêts locales avaient été écrémées de leurs plus gros arbres. La construction prévue nécessitait des pièces de bois de fortes dimensions et de la meilleure qualité: de l'épinette rouge d'au moins trente cinq pieds de longueur et de douze pouces de diamètre équarrie. On alla en chercher jusqu'à une distance de 20 milles; d'abord dans les îles en face de Saint-Coeur-de-Marie, puis à Saint-Gédéon, à la Station d'Hébertville, à Saint-Henri et à la Chute McLeod. Cependant, la plus grande partie du bois provenait de la montagne de Saint-Nazaire, dans le rang 5.

Les pièces de bois étaient équarries sur les lieux d'abattage avant d'être transportées sur des voitures à chevaux. Elles étaient ensuite divisées à la "scie de long à la main" pour en faire des madriers. Le printemps arrivé, les chantiers d'abattage et de transport du bois furent interrompus à cause du dégel des chemins d'hiver. Durant l'été, on s'employa à tracer la route qui allait passer par le futur pont, entre Saint-Joseph-d'Alma et Saint-Coeur-de-Marie. Puis les travaux de celui-ci n'avancèrent plus. L'embauche d'ouvriers étrangers et les maigres salaires offerts à ceux de la région, avaient entraîné du mécontentement et de vives discussions qui retardèrent le déroulement du projet. Le curé d'Alma, l'abbé Héracléus Lavoie, se rendit à Québec pour obtenir la reprise des travaux. Les curés avaient une forte influence auprès des politi-

ciens. Le projet se réactiva. Nous étions en septembre 1893.

C'est un ingénieur du gouvernement fédéral, M. Joseph Bureau, qui avait choisi le site du pont: Son extrémité sud s'appuyait sur l'île d'Alma tandis que son extrémité nord touchait au canton Taché, d'où son appellation "Pont de Taché". C'était apparemment le lieu le plus favorable: "Du côté d'Alma, un îlot de roche séparé de la terre ferme par un canal peu profond qui était pratiquement à sec quand les eaux de la rivière étaient basses, permettait d'épargner les frais d'une longue travée, cet îlot offrait de plus l'avantage d'un éperon de rocher solide taillé comme exprès à la bonne hauteur pour servir de pilier au pont. En face, sur une largeur de 220 pieds, le lit de la rivière se creusait subitement en profondeur insondable, formant un canal géant où l'eau passait en un courant si violent qu'il était impossible d'y arrêter une pièce de bois où quoi que ce fut: c'était la passe difficile".

### Toute une entreprise!

C'était donc tout un contrat: 6 gros piliers, 752 pieds d'arches et 300 pieds de charpentes d'avant pont. En plus, comment jeter au dessus du "gros canal" une travée de 220 pieds sans autre appui que ses deux extrémités et ce, avant la venue du printemps? Pas de temps à perdre. La direction des opérations fut confiée à Georges Barette, un jeune homme de 22 ans venant de Saint-Raymond-de-Portneuf. Ne sachant ni lire ni écrire, il avait pourtant solutionné ces problèmes techniques en construisant un modèle du pont et il faisait mentalement tous les calculs de forces et de dimensions. Son maître-charpentier était un compatriote de Saint-Raymond, Antoine Alain, âgé d'une quarantaine d'années. Les deux hommes formaient une équipe déterminée, capable de faire face à une telle entreprise.

Il fallait d'abord construire un pont temporaire ou échafaudage sur lequel on assemblerait les charpentes de bois du futur pont. Ce pont temporaire était appelé "tracel". Dans toutes les constructions de ce genre, c'était la méthode couramment utilisée. On assemblait une arche à la fois, à l'horizontale, puis on la dressait verticalement tout d'une pièce à l'aide de palans. La structure était fixée temporairement au moyen de perches en attendant l'assemblage et la levée de l'autre arche de la même manière. Une fois les deux côtés levés, ils étaient reliés l'un à l'autre par des pièces de bois. Jusque là, la solidité du tracel était absolument indispensable. Un homme d'Alma, Louis Lebel avait la charge d'en assurer la stabilité, aussi lui donnait-il toute l'attention nécessaire. On réservait pour cette entreprise délicate les meilleurs hommes. Ces derniers travaillaient constamment au dessus des eaux mouvantes du Saguenay et cela exigeait d'eux une précision parfaite dans l'exécution leur travail.

La construction du tracel sur le gros canal ne fut pas une mince tâche. On chercha par tous les moyens à faire prendre la glace: des arbres entiers flottant dans l'eau et attachés au rivage, formaient des embarras pour ralentir le courant. Cela faisait trois semaines qu'ils essayaient de

faire prendre la glace, le lundi matin, tout était brisé, emporté. Les ouvriers étaient découragés. Le curé Renaud de Saint-Coeur-de-Marie vient faire son tour. Il voit le problème et dit: "Non, reprenez-vous! D'ici à jeudi, la glace sera prise. Mais il va faire froid, prenez garde que vos hommes gèlent." C'est ce qui arriva. Le jeudi, la glace était solidement prise assez loin du rivage pour planter les poteaux du tracel. Selon les témoins, c'était la seule circonstance où il s'était formé tant de glace à cet endroit. Les poteaux du tracel, appelés "chandelles", étaient des troncs d'arbre assemblés bout à bout pour faire un poteau suffisamment long pour atteindre le fond de la rivière et dépasser d'environ 25 pieds la hauteur du palier du pont. Les chandelles étaient dressées en position verticale à l'aide de mâts de charge et glissées par des ouvertures pratiquées dans la glace. Dès que le pied de la chandelle atteignait le fond, on s'empressait de la consolider au moyen de câbles et de traverses en tout sens. Une rangée de chandelles était installée de chaque côté du pont, solidifiée par la glace qui prenait.

Les tracels étaient construits des deux côtés du canal à la fois, jusqu'à la profondeur de 64 pieds, le maximum qu'on pouvait aller. Il resta une brèche de 70 pieds de largeur entre les derniers pilotis qui ne pouvaient plus atteindre le fond. On réussit à passer un ensemble de troncs d'arbre attachés au dessus du canal et à fixer le tout comme une sorte de pont suspendu appuyé sur les deux extrémités des tracels. Le pont temporaire était donc enfin prêt. Nous étions déjà au mois de février 1894.

Le premier côté de la structure du Pont de Taché fut assemblé et dressé dans la première semaine de mars. Les hommes les plus adroits, sous la conduite d'Antoine Alain, s'acquittèrent de cette tâche. "Cette arche là, il faut qu'elle soit à toute épreuve. Je ne veux pas qu'un autre que toi y mette la main, disait Barette à Alain. Il faut que tous les ajustages soient parfaits, qu'il n'y ait pas un joint où l'on puisse passer une lame de couteau." L'arche en question était un énorme treillis de 220 pieds de longueur par 20 pieds de hauteur, constitué de madriers de 12 pouces par 5 pouces, tous reliés à leurs intersections par des chevilles de bois. A tous les jours, Barette prenait des sondages, des niveaux et vérifiait les mesures, et pourtant, il y avait toujours des problèmes avec ce tracel. Lebel avait fort à faire pour le maintenir en bon état. A chaque matin, un certain nombre de chandelles bougeaient sous la glace, leur pied glissant dans le fond. Il fallait constamment les rectifier ou les remplacer.

Le 19 mars, une catastrophe faillit se produire. Des blocs de glace amenés par le courant, avaient épaissi le barrage et la poussée de l'eau avait soulevé l'ouvrage entier. Cléophe Girard court chez le curé Lavoie: "J'arrive à l'église et je fonce au confessionnal. Monsieur Lavoie ouvre le guichet et dit: "Le tracel?" Je lui réponds: "Si la glace ne part pas, dans une heure tout sera brisé." Monsieur Lavoie a fait un grand soupir et dit: "Elle va partir", et de fait, elle est partie à ce moment." Ce fut une chose étonnante que la glace n'ait pas emporté tous les pilotis.

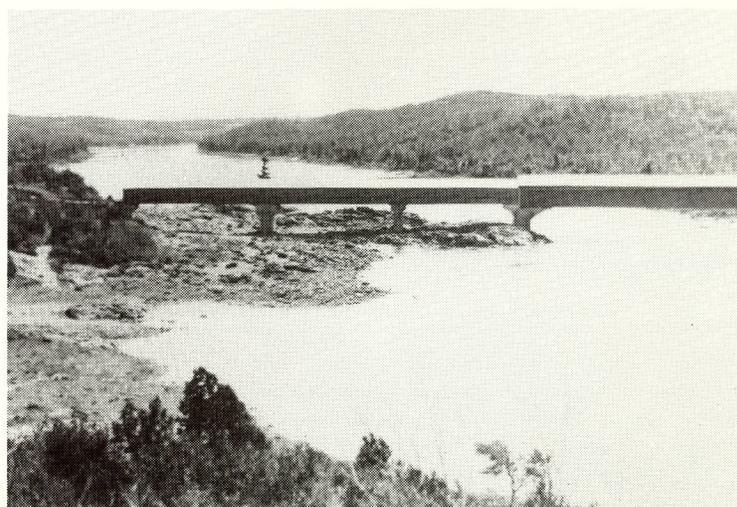
Le deuxième treillis du gros canal fut terminé et levé le 9 avril. Cette opération tient du miracle. On était au printemps et la crue des eaux avait déjà débuté; plusieurs pilotis manquaient. Le tracel affaibli pouvait partir d'un moment à l'autre. Pour

soulever la lourde charpente, on disposait d'une série de 22 palans doubles attachés en divers points sur le haut de celle-ci et prenant appui sur le haut des poteaux du tracel, alignés le long du pont. Plusieurs de ces poteaux avaient bougé et étaient sans appui solide. La charge était ainsi très mal répartie. A chaque palan, un homme tirait un câble en l'enroulant sur un treuil muni de longues poignées. Les hommes tiraient tous en même temps et la charpente se dressait lentement. Alors qu'elle était rendue à 45 degrés, tout parut céder. Les hommes lâchèrent prise et se sauvèrent. Mais les curés Lavoie et Renaud qui assistaient à la manoeuvre crièrent: "Non, restez à vos places, il n'y a pas de danger." Les hommes reprurent leurs câbles restés tendus et achevèrent la montée de la charpente. On eut juste le temps de clouer une perche à chaque bout pour l'assurer, le tracel glissant par le fond, partit tout d'une pièce malgré un câble de 3 pouces qui cassa comme une ficelle, et s'enfonça sans toucher aux deux arches du pont, toujours debouts. Par miracle, pas un seul des 22 palans ne resta accroché; toutes les attaches glissèrent en suivant leur poteau, laissant libre nos deux arches en équilibre sur leurs piliers.

"Sans les curés, ce pont-là ne se serait jamais bâti" disait-on. Malgré tous les dangers, l'entreprise a été réalisée "sans qu'on noie une égoïne." Seul un homme est tombé à l'eau, une fois, mais il en réchappa.



Pont de Taché, Alma, Québec. (61-34-03-04)  
Photo: Société historique d'Alma.



Le grand pont sur le gros canal. (61-34-04)  
Photo: (tirée d'une vieille carte postale)

L'autre partie du grand pont fut érigée de la même manière. Chaque côté de la charpente de 400 pieds reposant sur quatre piliers, fut levé tout d'une pièce. Il était plus facile de travailler à cet endroit car le fond était solide et l'eau peu profonde. Le petit pont fut levé le dernier, en juillet.

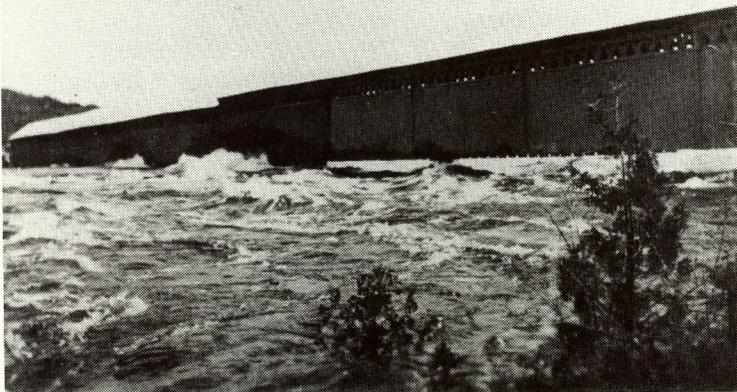
Le Pont de Taché fut terminé au mois de septembre 1894.

### Plus de 50 années de service

La cérémonie de la bénédiction du Pont de Taché eut lieu le 19 août 1895. Le tout commença par une messe d'action de grâces à laquelle assistaient l'honorable L.O. Taillon, premier ministre de la province et l'honorable Louis Beaubien, ministre de l'Agriculture. On y voyait le député fédéral et les deux députés provinciaux, le procureur du Séminaire et le maire de Chicoutimi, le gérant du chemin de fer, les curés et les maires de presque toutes les localités du Lac-Saint-Jean ainsi qu'une foule énorme. On bénit une croix pour commémorer la protection divine dont on reconnaissait les effets tangibles. Cette croix fut plantée sur l'îlot entre les deux sections du pont.

Structure impressionnante pour l'époque, le grand Pont de Taché mesurait 620 pieds et le petit, 132 pieds. Les avant-ponts mesuraient 302 pieds, ce qui faisait un ensemble de 1000 pieds de longueur. Son arche principale, en bois, était une des plus longues au Canada. L'entreprise a coûté en tout \$19,000. Une somme de \$2,000 fut accordée par le gouvernement d'Ottawa, tandis que le reste était financé par le ministère provincial de la Colonisation. Les colons de Saint-Coeur-de-Marie fournirent le bois en grande partie.

Le printemps de 1928 causa bien des déboires aux gens du Lac-Saint-Jean. A Roberval, on circulait en chaland dans les rues et le village de Saint-Méthode n'était accessible qu'en barque. Les communications étaient coupées en plusieurs endroits tout autour du lac. La rivière Saguenay, devenue furieuse, emporta la partie nord du pont de Taché, longue de 400 pieds. La travée principale résista à la poussée des flots, sauvée par son propre poids et par l'initiative de ceux qui enlevèrent les lambris, permettant à l'eau de s'écouler au travers des charpentes.



Le pont de Taché balayé par les flots en 1928.  
Photo: Archives Nationales du Québec.

Six mois plus tard, les trois travées manquantes furent remplacées. Mais quelques années plus tard, l'eau s'élève encore jusqu'à frôler dangereusement le tablier du pont. Un citoyen inquiet ramasse une brassée de lampions à l'église et vient les placer sur une lisse de bois qui longe un des côtés du pont. Il fait cette prière: "Saint-Joseph, si l'eau continue de monter, tes lampions vont s'éteindre." Effectivement, l'eau cessa de monter et le pont fut sauvé.

La garde du pont avait été confiée au tout début à M. Ferdinand Villeneuve et plus tard à son fils. La tâche du gardien consistait à épandre de la neige sur les pavés durant l'hiver, à allumer les fanaux à l'huile la nuit tombante et à les éteindre au lever du jour. Cependant, on a décidé très tard d'éclairer ce pont durant la nuit. Le gardien devait aussi surveiller les bris et défauts du pont et il y travaillait lorsqu'on faisait quelques réparations et améliorations. M. Ferdinand Villeneuve et son fils demeuraient à proximité du pont sur la côte dans le 3e rang Saint-Louis-Nazaire.

En 1922 ou 23, M. Elséar Gagnon devint propriétaire de la terre des Villeneuve et à son tour il assumait la tâche de gardien du pont, et ce jusqu'à sa démolition.

Vers 1940, le pont de Taché, devenu vieux et usé, se devait de prendre sa retraite. Son successeur fut le pont de chemin de fer construit en 1928 au dessus de la Grande Décharge, et inutilisé depuis un certain temps. Il fut converti en pont à voiture en 1946. Le pont de Taché fut désaffecté et sa démolition commença au mois de novembre 1946 pour se terminer en avril 1948. Le ministère des Travaux Publics effectua ces travaux en régie sous la supervision de M. Emile Paré, de Québec. Seuls des chevalets et des palans furent utilisés pour le démontage du pont, pièce par pièce. Cependant les démolisseurs échappèrent une partie de la travée centrale qui alla atterrir quelques milles plus bas. Elle fut démontée à l'endroit où elle s'échoua. Tout le bois du pont fut empilé sur la rive ouest, au site de l'ancien moulin à scie. Ce bois finit par disparaître petit à petit, emporté par tous et chacun. Un contrat de démolition des piliers et des culées fut accordé à M. Edmour Savard de Saint-Coeur-de-Marie.

Du pont de Taché, aujourd'hui, rien ne subsiste, sauf peut-être quelques camps de chasse bâtis avec son bois et recouverts de la tôle de sa toiture. Deux plaques commémoratives avaient été installées de part et d'autre de la Grande Décharge, à chaque extrémité du pont disparu. L'une de ces plaques est conservée à la Société Historique d'Alma et l'autre, à la Municipalité de Delisle (Saint-Coeur-de-Marie).

L'automne dernier, à l'occasion d'un voyage au Lac-Saint-Jean, la curiosité nous a poussé à aller sur les bords de la Grande Décharge, voir s'il restait des traces visibles de ces travaux d'autrefois et nous rendre compte de leur ampleur. L'endroit est retourné à la nature depuis 1948. Du côté d'Alma, le chemin est encore praticable et conduit directement au site du petit pont qui enjambait le petit canal. Sur l'îlot, en face, le chemin a été effacé par la végétation. Au delà des eaux profondes et noires du gros canal filent à grande vitesse. Au cours des quelques minutes de réflexion passées sur le site, nous avons peut-être ressenti la même impression que celle des bâtisseurs qui y ont oeuvré...

Sources: *Les Arrivants à Mistouk*, 1882. Paul Tremblay  
Société Historique d'Alma.

## Barbara Brainerd

Une structure de pont couvert et une miche de pain, cela semble être une association plutôt disparate! Cependant, c'est plus associatif que cela peut paraître à prime abord. Une récente lettre de Joseph Conwill est à l'origine d'une telle association. Il démontrait dans cette lettre un intérêt spécial pour une photo de l'ancien pont de Cloridorme, en Gaspésie. Cette photo publiée quelques temps auparavant dans le Bulletin de la Connecticut River Valley Covered Society, porte le numéro 97 dans la série de photos de Gaspé. M. Conwill fait les remarques suivantes au sujet de ce pont: "Il avait une structure Howe de style Nouveau Brunswick! Je voudrais savoir comment un tel pont en est venu à être construit au Québec??? Peut-être qu'un contracteur du Nouveau-Brunswick l'a construit. Je suis certain qu'il a une histoire intéressante." Cela semble, en fait, être une de ces énigmes reliées aux sujets variés comme par exemple, les modes de construction de l'époque. Mais qui peut résoudre cela aujourd'hui?

Il n'y a pas de mystère, cependant, à propos de notre souvenir d'un incident qui se passa à Cloridorme, plusieurs années auparavant. Cela reste très clair dans ma mémoire. C'était durant l'un de nos premiers voyages dans cette région. Nous nous étions arrêtés à un four à pain, devant une ferme, et nous avions acheté une miche de pain qui venait juste d'être cuite. Ses tranches étaient d'un goût très bon parce que, après avoir spécifié à la fermière que nous aimerions les avoir beurrées, celle-ci nous offrit des tranches tartinées généreusement de beurre baratté à la maison.

Il y a un autre fait à propos de Cloridorme, qui nous a toujours intrigués. Durant notre premier voyage là-bas, en 1938, nous fûmes informés de la possibilité de voir l'île d'Anticosti par temps clair, à partir de Cloridorme. Nous n'avons pas réussi à voir cette île à ce moment, ni durant aucun des autres voyages, même par temps très clair. Toutefois, l'île est facilement accessible par bateau, depuis que le gouvernement de Québec l'a achetée de la Compagnie Consolidated Bathurst.



Cloridorme, comté de Gaspé.  
Photo: Raymond Brainerd, 26 juillet 1938.

### NOUVEAU LIVRE DE RICHARD SANDERS ALLEN

Depuis longtemps, le nom de Richard Sanders Allen est associé aux meilleures recherches sur les ponts couverts. Il vient d'écrire un autre livre qui renforce encore une fois cette réputation.

Le livre, Old North Country Bridges, comprend des vieux ponts de la partie nord de l'état de New-York. Il présente une centaine de vieilles photos et des gravures, avec un petit texte explicatif. La plupart des ponts sont couverts mais il y a aussi des ponts en fer et quelques vieux ponts suspendus. Très peu de ces ponts existent aujourd'hui.

Je recommande fortement ce livre à tout amateur de ponts. Il est en vente à la maison d'édition North Country Books, 18 Irving Place, Utica, New York 13501. Le prix est US\$18.95 (\$16.95 et \$2.00 pour la poste).

Joseph D. Conwill

## A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 745 ponts, existants ou disparus.

Coût: \$3.00

Guide mondial des ponts couverts. Edité par la NSPCB, des USA. Contient tous les ponts encore existants dans le monde entier. Couvre les Etats-Unis, le Canada, l'Europe, l'Asie... Essentiel pour vos voyages. Ecrit en anglais, mais très facile d'utilisation avec son format tableau.

Coût: \$7.00 canadiens.

Cartes pour correspondance. Format 4"X5", une photo sur le dessus, trois pages blanches pour votre correspondance. Quatre photos différentes de ponts québécois par paquet.

Coût: \$3.00 pour 6 ou \$5.00 pour 12.

Tous ces items sont disponibles au secrétariat de la Sppc, casier postal 102, Saint-Eustache, Québec. J7R 4K5

Tous les profits générés par ces ventes restent à la Société et aident ainsi la cause de nos ponts couverts.

# Le travail de la photographie

**Joseph Conwill**

"Tout sauf celui-ci a changé de nos jours  
A côté de cette route tranquille, niché dans ces  
collines joyeuses,  
Tu dresses ta structure modeste vers le ciel.  
Délaissé, inchangé, tu nous donnes le silence  
de ton immobilité,  
Un peu de parfum de ta paix quand on te passe."



Lac-des-Iles, cté de Labelle, pont disparu (61-33-01).  
Photo par Joseph Conwill, 1976.

## J'ai souvenir

Par *Gérald Arbour*

A Sainte-Anne du Lac on a utilisé les grands moyens lors de la démolition du pont couvert. En novembre 1954, les artificiers sont sur place et le pont est désintégré par une charge de dynamite. 33-25. Une résidente(Chamaillard).

En prévision de la réfection de la route Kiamika Lac-du-Cerf, le pont du ruisseau du Diable est incendié pour faire place à un pont de béton. 33-08 Fernande Valiquette(expropriée à cette époque).

Pendant de nombreuses années, les citoyens de la Seigneurie de Berthier vécurent une querelle qui les opposa à leur seigneur. En effet, le seigneur Cuthbert prétendait que la construction d'un pont le privait de revenus. De plus, il accusait ses censitaires de couper illégalement du bois sur ses terres afin de construire le dit pont. 09-10. Gazette de Berthier, nov. 1891 à jan. 1892.

En 1921 Monsieur Joseph Morin voit sa soumission acceptée pour la construction du pont couvert du rang Raudot à Saint-Cyprien. Les travaux procurent du travail à 125 personnes. 59-02. Mun. Saint-Cyprien.

Ce texte anonyme tel que rapporté par Monsieur Bryan Ketcham dans Covered Bridges on the Byways of Ohio, page 104, fut peint sur le portique d'un ancien pont couvert de l'Ohio. J'en fais ici une traduction libre car il décrit bien notre travail d'historien des ponts couverts. Les fermes ont disparu, les vieilles maisons ont été remplacées entourées complètement par des nouveaux bâtiments. Le paysage devient de plus en plus urbanisé. Mais nos vieux ponts couverts sont encore là, témoignant contre le matérialisme de l'époque présente.

Mais les ponts sont aussi menacés. Un pont est détruit, un autre est entouré de maisons de banlieue, un autre est modifié tant et si bien qu'il ne ressemble plus à un pont authentique.

C'est pourquoi la photographie est si importante. Au moyen de photos anciennes, on peut reconstituer le paysage d'antan et admirer des scènes champêtres dont l'ordre était la première caractéristique, au lieu du désordre du monde urbanisé d'aujourd'hui dans lequel plusieurs pont se retrouvent.

Il est possible que le pont d'aujourd'hui n'existe plus demain, ou que ses environs soient radicalement modifiés.

Prenons donc des photos. Prenons beaucoup de photos, en incluant les environs aussi bien que les ponts eux-mêmes. Il est préférable d'utiliser une pellicule noir et blanc plutôt que du film couleur. Les épreuves en noir et blanc se dégradent beaucoup moins rapidement.

Avec de telles images, on peut perpétuer la beauté du monde agricole même quand il a disparu. Avec ces photos, on pourrait essayer de détourner les gens du sentier du matérialisme déchaîné qui menace tout, la beauté, la vie même.



Pont Davitt/Monaghan, East-Stanbridge, Québec.  
Photo: *Gérald Arbour*, février 1983.

NOTE: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge été 1984 est le 30 juin.