

Le pont de l'Épouvante

Un tel nom pour un pont couvert peut surprendre. On croirait à l'évocation de quelque malédiction, histoire de peur ou lieu hanté à ne pas fréquenter, surtout à la tombée de la nuit. Plus concrètement, cette appellation se rapporte à la localisation d'un pont dans un village qu'on surnomma *l'Épouvante*. L'endroit avait reçu ce nom lorsque le colon Théodule Vandal vint y défricher un lot vers 1884. D'abord établi à Saint-Jérôme-de-Métabetchouan, une paroisse plus ancienne au sud du lac Saint-Jean, Théodule disparaissait nuitamment et s'en allait avec femme, enfants et tout son ménage vers une destination inconnue en plein bois. Ses anciens voisins, interrogés à son sujet, répondaient sur un ton goguenard qu'il était « parti à l'épouvante », par allusion au phénomène courant des chevaux affolés qui prennent le mors aux dents et s'enfuient à la course. Des témoins donnaient une version légèrement différente de la rumeur : selon eux, le nouveau colon décrivait le choix de ses lots avec tant d'emballement que les plus sceptiques nommaient cet élan d'enthousiasme « l'épouvante à Théodule ». Lors de l'établissement d'une mission à *l'Épouvante* en 1897, l'endroit prit le nom de Saint-André en l'honneur d'un pionnier particulièrement actif de Saint-Jérôme-de-Métabetchouan, André Néron. Les gens ont toutefois perpétué la légende en disant « Saint-André-de-l'Épouvante ». Le nom était diffusé dans les journaux, les publications gouvernementales et apparaissait sur la plupart des cartes. On disait aussi « Saint-André-de-Métabetchouan ». Le nom actuel de Saint-André-du-Lac-Saint-Jean est apparu en 1940. ¹

Un chemin de colonisation rudimentaire avait été tracé à travers le canton Métabetchouan à partir de la gare de chemin de fer du *Québec et Lac-Saint-Jean* près du poste de traite Métabetchouan (Desbiens) et se rendait jusqu'à la chute de l'Épouvante, située entre les cantons Saint-Hilaire et DeQuen. En octobre 1884, l'arpenteur Arthur Du Tremblay rapportait la présence de squatters qui avaient déjà défriché une mince bande de territoire de chaque côté de la rivière Métabetchouane, et ce, sur la distance de deux milles (3,2 km) à partir de la limite sud du canton Métabetchouan. Parmi ces squatters, les familles Gagné, Simard, Lemieux, Desbiens, Villeneuve, et non sans surprise, Théodule Vandal, déjà bien établi sur le lot 67 du rang 1, canton Saint-Hilaire, soit l'emplacement actuel du village. Le pionnier avait sans doute été saisi par la beauté de l'endroit. La rivière se fraye un passage entre d'énormes affleurements rocheux et s'engouffre bruyamment dans une chute spectaculaire avant de continuer sa descente dans une suite de rapides tumultueux. L'arpenteur Du Tremblay avait identifié le site comme très propice à l'établissement d'un moulin à farine. ²



Deux routes convergent vers Saint-André-de-l'Épouvante en 1898. Plan Rosario Genest, 1901. BANQ.

Durant l'exercice financier 1886-1887, le département de l'Agriculture et des Travaux publics a accordé un octroi de 500\$ pour la construction d'un pont de bois sur la rivière Métabetchouane, à la chute de l'Épouvante, dans le premier rang du canton Saint-Hilaire. Un octroi supplémentaire de 395.25\$ du département de l'Agriculture et de la Colonisation a été ajouté l'année suivante pour achever la structure. Le conducteur des travaux ou l'entrepreneur était nul autre que l'ardent Théodule Vandal. Le pont était composé de trois travées supportées par des arbalétriers en épinette rouge et des tirants en fer. La structure mesurant 85 mètres de longueur aurait été lambrissée et surmontée d'un comble. Elle reposait sur cinq cages de bois appuyées sur les rochers, ce qui ajoutait à la beauté de ce site exceptionnel. ³

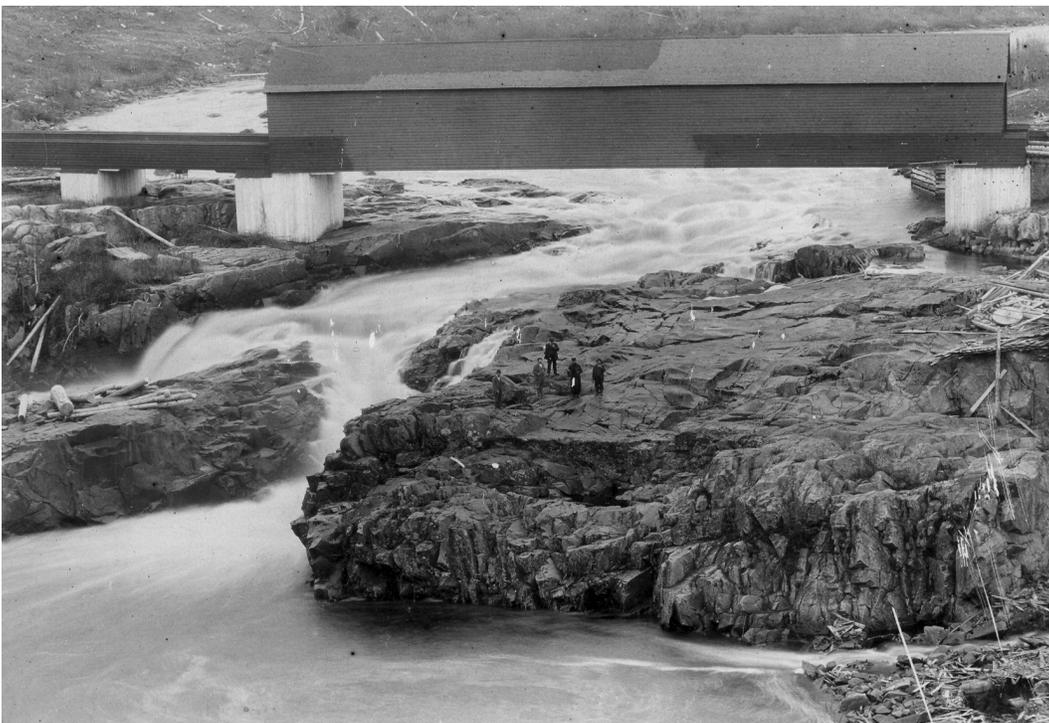


Vue partielle du premier pont de l'Épouvante montrant une charpente lambrissée reposant sur un pilier de bois. Photo : collection Société d'Histoire du Lac-Saint-Jean.

En 1898, le département de la Colonisation et des Mines a confié à Théodule Vandal et au révérend J.-B. Vallée le mandat de construire la route dite « de l'Épouvante » dans les rangs 4, 5 et 6, canton Métabetchouan et à Denis Boivin celui de faire la réfection de la route dite « de Lamartine », entre les rangs 5, 6 et 7. De meilleures voies d'accès convergeaient alors vers Saint-André des deux côtés de la rivière Métabetchouane. Restait à parfaire le lien entre les rives. Les artisans Georges Barrette et Antoine Alain n'avaient eu guère le temps de chômer après la mise en service de leurs deux plus belles réalisations dans la région du lac Saint-Jean en 1895 (voir articles *Le pont Taché : du costaud* et *Le pont croche des Bleus*). Les bâtisseurs de ponts avaient été accaparés par des chantiers toujours plus nombreux durant les années 1896 et 1897 et leurs pérégrinations avaient pris l'allure d'une course à relais à la grandeur de la province : de la rivière Rouge au lac Nominique dans les Laurentides, de la vallée de la Matapédia à la rivière York en Gaspésie, en passant par la rivière Mattawin dans Lanaudière et par la Chaudière en Beauce, et en intercalant des séjours au lac Saint-Jean pour faire des réparations à des ponts existants. Les infatigables Raymondois s'étaient éloignés de leurs familles pour quelque temps. Le 9 mai 1898, Georges Barrette était de retour au Lac-Saint-Jean pour superviser la reconstruction du pont de l'Épouvante sur la rivière Métabetchouane à Saint-André (61-60-19). La structure de 83,8 mètres de longueur totale, appuyée sur cinq cages de bois, comportait une grande travée de 36 mètres de portée au-dessus du chenal principal, deux petites travées mi-hauteur de 11 mètres et une autre de 9 mètres de portée sur les affleurements rocheux. Une travée d'une longueur de 11 mètres de l'ancien pont de Théodule Vandal a été réutilisée. Les petites travées mi-hauteur ont été construites dans un angle différent de la grande travée. Avec l'assentiment de l'ingénieur J.-N. Gastonguay, le charpentier a déplacé de 15 mètres vers l'aval la passerelle d'accès au pont sur une des rives. Il a couvert en bardeaux et lambrissé la structure en laissant le soin à l'entrepreneur Denis Boivin d'en terminer la peinture alors qu'il se préparait à migrer vers un autre chantier. Le pont rouge aux piliers blanchis a coûté à l'État la somme de 3000\$.⁴



Pont sur la rivière Métabetchouane à Saint-André-de-l'Épouvante (61-60-19) vers 1901. Photo : collection Société d'histoire du Saguenay P2-S7-P10629-8.



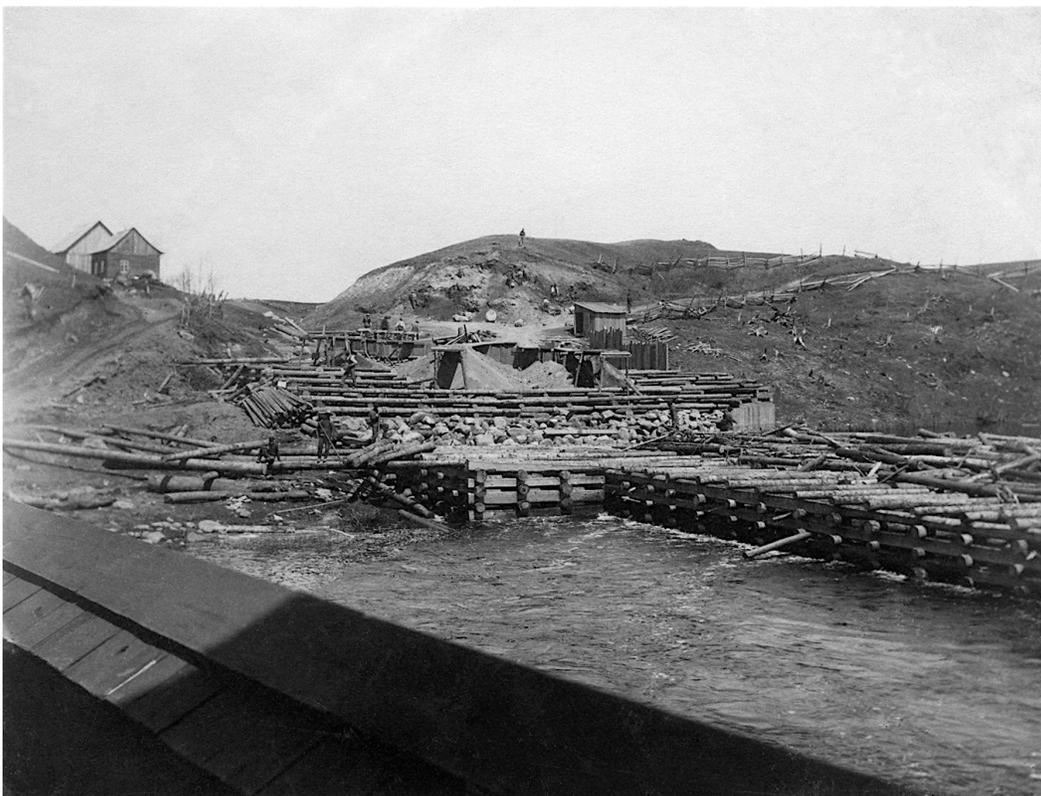
La chute de l'Épouvante au pied du pont couvert imposait le respect. Photo : collection Société d'histoire du Saguenay P2-S7-P10638-4.

Le 6 février 1901 débutait la construction de l'usine de la *Metabetchouan Pulp Company* sur la rivière Métabetchouane à Saint-André. La chaussée, l'écluse et le canal d'amenée furent complétés en août. Simultanément, la compagnie entreprenait la construction à travers le canton DeQuen d'une voie de raccordement avec la ligne de chemin de fer du *Québec et Lac-Saint-Jean*. Une station appelée Saint-André Jonction a été établie près de Saint-Thomas-d'Aquin (Lac-Bouchette).⁵

Malheureusement, une sécheresse avait sévi durant une bonne partie de l'été et un incendie de forêt poussé par de forts vents ravagea la région le 28 septembre 1901. L'usine, les magasins de la compagnie et une trentaine de maisons du village y passèrent, incluant celles du pionnier Théodule Vandal et du marchand Alfred Côté ainsi que le modeste presbytère, qui venait tout juste d'être achevé. L'église a été sauvée de justesse par un bataillon de paroissiens armés de seaux d'eau, mais avec beaucoup de difficultés et peut-être aussi quelques poils roussis à la longue barbe du brave curé Bouchard. Malheureusement, l'incendie fit deux victimes.⁶



Une industrie du bois florissante. Photo : collection Société d'histoire du Saguenay P002,S7,P10629-07



Construction de l'écluse en 1901. Photo : collection Société d'histoire du Saguenay P002,S7,P10637-03.

Après le sinistre, la compagnie papetière planifiait la reconstruction de son usine. Il était aussi question de relocaliser le pont couvert. Le 26 février 1902, l'ingénieur Gastonguay vint visiter les lieux. Il était d'avis que le pont ne pouvait rester en sûreté en bas du barrage construit à une quarantaine de pieds en amont. La toute jeune municipalité (fondée le 1^{er} août 1901) était d'accord. La compagnie se montrait disposée à relever la structure de plusieurs pieds en la hissant sur l'écluse, et ce à ses frais (800\$), mais ne possédait pas l'expertise. L'ingénieur suggéra au sous-ministre de la Colonisation d'envoyer le charpentier Georges Nadeau qui agirait en tant que contremaître et le ministère n'aurait à défrayer que son salaire de 116\$.⁷

Les travaux de construction de la voie ferrée de la compagnie de pulpe de Métabetchouan commencés en 1901 entre le lac Bouchette et Saint-André reprirent en mai 1902 sous la direction de l'arpenteur-géomètre William Tremblay. Le projet de reconstruction de l'usine était toujours à l'agenda. La compagnie souhaitait faire de l'Épouvante un grand centre industriel. Toutefois, la pulperie ne sera pas reconstruite. Ce changement de cap sera néfaste pour l'économie du village.⁸

Le pont couvert de l'Épouvante fut détruit en 1917 et remplacé par un autre pont couvert (61-60-24) qui fut construit à 200 mètres en amont de la chute. La nouvelle structure était supportée par des fermes de type *Town élaboré*, d'une longueur de 66 mètres. Elle était coiffée d'un toit à faible pente. Ce pont qui était connu sous l'appellation « pont du village » fut remplacé par une structure en béton en 1961.⁹



Pont du Village, Saint-André-du-Lac-Saint-Jean (61-60-24) en 1949. Photo : Leo Litwin, Archives SQPC.

Un nouvel exercice financier du département de la Colonisation et des Mines débutait le 1er juin 1898 et la course aux chantiers de Georges Barrette continuait de plus belle. À la fin de son mandat à la chute de l'Épouvante en mai 1898, le charpentier ramassait sa besace et son coffre d'outils et se rendait à la gare de Métabetchouan pour prendre le prochain train à destination de Québec, et de là, vers le comté de Labelle afin de terminer un projet d'écluse à Nomingue. Ces travaux l'occuperaient le restant de l'été, mais l'infatigable ouvrier serait de retour au Saguenay-Lac-Saint-Jean à l'automne. (à suivre)

Gaétan Forest, novembre 2017

Références :

1- *Le Progrès du Saguenay*, 5 septembre 1901 ; *Un peu d'histoire... Le légende de « L'Épouvante »*, Saint-André-du-Lac-Saint-Jean, Section Citoyens, site web municipalites-du-quebec.org ; *Rapport du Commissaire de la Colonisation et des Mines, 1898*, p. 48 ; ce rapport mentionne une route dite de l'Épouvante, du côté ouest de la rivière Métabetchouane, conduisant à Saint-André, et on retrouve aussi une chute portant ce nom ; une rue rappelle la mémoire du pionnier Théodule Vandal sur la rive ouest de la rivière Métabetchouan à Saint-André-du-Lac-Saint-Jean. M. Vandal s'était d'abord établi sur le lot 11, rang B, canton Métabetchouan, à l'est de Desbiens. En 1874, environ un tiers du lot était défriché et comprenait une maison, une grange et une étable (carnet de notes d'arpentage du canton Métabetchouan de Georges-B. Du Tremblay, 19 octobre 1874) ; le canton Métabetchouan avait d'abord été exploré et arpenté par D. S. Ballantyne en 1851, puis proclamé en 1857.

2- Carnet de notes d'arpentage S.98 canton Saint-Hilaire et plan officiel, par Arthur Du Tremblay, 11 octobre 1884 ; le canton DeQuen, exploré en partie en 1878 par P.-H. Dumais, proclamé le 4 mars 1879, divisé par l'arpenteur Georges-B. Du Tremblay en 1886.

3- *Rapport du Commissaire des Terres de la Couronne de la Province de Québec pour les douze mois expirés le 30 juin 1878, Québec 1879* ; *Rapport du Commissaire des Terres de la Couronne de la Province de Québec pour les*

douze mois expirés le 30 juin 1885, Québec 1886 ; Rapport général du Commissaire de l'Agriculture et des Travaux publics, 1887, p. 38.

4- Débats de l'Assemblée législative, 8^e législature, 4^e session, 1895. Texte établi par Jean Boucher. Journal des débats, 1980. Assemblée nationale du Québec ; *Rapport du Commissaire de la Colonisation et des Mines de la Province de Québec, 1898*, pp. 52-158 à 163.

5- *Le Progrès du Saguenay*, 5 septembre 1901 ; plan Rosario Genest, 1901, BAnQ ; la compagnie de pulpe de Métabetchouan a été constituée légalement en mars 1901 ; la route du Lac Maggie et le chemin de la Cavée utilisent l'ancienne emprise du chemin de fer sur l'ensemble de son parcours entre le lieu-dit « St-André Jonction » et le village de Saint-André-du-Lac-Saint-Jean.

6- *La Défense*, 12 et 19 septembre, 3 octobre 1901 ; *Le Progrès du Saguenay*, 3 octobre 1901.

7- *Rapport du Commissaire des Terres, Forêts et Pêcheries de la Province de Québec, 1901* ; *Le Progrès du Saguenay*, 5 septembre, 3 octobre 1901 ; *La Défense*, 25 juillet, 3 octobre 1901 ; *Rapport général du Commissaire de l'Agriculture et des Travaux publics, 1902*.

8- *La Défense*, 15 mai 1902.

9- *Rapport du ministère des Travaux publics 1960-61*, p.21 ; correspondance de la Société québécoise des ponts couverts avec la municipalité Saint-André-du-Lac-Saint-Jean, 17 septembre 1983.