

Le pont Taché : du costaud (1^{ère} partie)

Le réseau routier au Saguenay et sur le pourtour du lac Saint-Jean progressait lentement dans les années 1880-1890. Une superstructure parabolique en acier avait été construite en 1892 sur la Petite Décharge entre Saint-Joseph-d'Alma et l'île d'Alma dans le cadre de la politique de construction de ponts métalliques mise de l'avant quatre ans plus tôt par le gouvernement libéral d'Honoré Mercier. À partir de la Petite Décharge, un chemin traversait l'île d'Alma dans l'ancienne municipalité d'Isle-Maligne pour aboutir à la Grande Décharge où un bac à rames avait été mis en service en 1884 vis-à-vis Mistook (Saint-Cœur-de-Marie). Mais l'absence de pont à cet endroit privait les habitants des cantons Taché, Delisle et Taillon d'une voie d'accès commode en toutes saisons vers le nouveau chemin de fer de Québec. ¹



Bac sur la Grande Décharge vis-à-vis Saint-Cœur-de-Marie. Photo : Notman, Fonds Dubuc, BAnQ P1,D176,P29.

Par une lettre datée du 29 avril 1892, le député du comté de Lac-Saint-Jean Joseph Girard pria le Commissaire des Travaux publics de « charger l'ingénieur du gouvernement de faire les inspections et évaluations préliminaires » pour la construction d'un pont sur la Grande Décharge. Puisque ce pont chevaucherait deux comtés, le député de Chicoutimi Honoré Petit était également impliqué dans le dossier. De plus, le gouvernement fédéral offrait une subvention de 2000.00\$ pour le projet. L'ingénieur-directeur Gérard Macquet du service technique du département des Travaux publics avait examiné le site en septembre 1891. Son rapport adressé au Commissaire le 9 mai 1892 concluait que la construction d'un pont métallique à cet endroit ne serait pas justifiée et qu'un bon ouvrage en bois satisferait largement à toutes les exigences. Le régime-minceur du budget provincial imposait probablement ce choix. De nombreuses municipalités s'étaient prévaluées de l'offre de ponts métalliques de sorte que le trésor public fut rapidement épuisé et le gouvernement a mis fin momentanément au programme en 1892. La balle a rebondi dans le camp du ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, qui s'occupait de construire des ponts de bois. L'arpenteur-inspecteur Joseph Bureau s'amena sur les lieux et détermina l'emplacement de la structure à l'anse à Job. Mais le temps s'écoulait et on n'observait aucune activité sur le chantier. En janvier 1893, le curé Joseph Renaud de Saint-Cœur-de-Marie se fit porteur d'une requête signée par ses paroissiens et la présenta à la législature de Québec. Sa visite fut suivie de celle de *Sa Grandeur*, monseigneur

Labrecque, et du député Joseph Girard. Trois semaines plus tard, débutaient les travaux de coupe du bois sous la direction de François Maltais dit « Français » et du contremaître Johnny Tremblay. La forêt du voisinage avait été écrémée de ses plus beaux arbres depuis plus de quarante ans et elle ne pouvait suffire à la demande. Il fallut explorer de vastes territoires pour trouver le bois de fortes dimensions et de la qualité recherchée : « de l'épinette rouge d'au moins trente-cinq pieds de longueur et de douze pouces de diamètre équarri. » Les opérations cessèrent au printemps. On s'employa durant l'été à préparer l'ouverture d'un chemin entre Saint-Joseph-d'Alma et le site du pont, et de là à Saint-Cœur-de-Marie. Ayant été occupé une partie de l'été à diriger la construction du pont de Mistassini, Joseph Bureau ne revint à la Grande Décharge qu'en fin de septembre. Son retour ranima l'espoir de voir la reprise des travaux de construction du pont, ce qui ne se concrétisa toutefois qu'à la fin de décembre, après que le conseil municipal d'Alma eût délégué le curé Héraclius Lavoie pour faire des nouvelles pressions auprès des ministres de Québec. ²

Durant la session parlementaire de 1893, le dossier du pont sur la Grande Décharge fit l'objet d'interpellations de la part de l'opposition officielle. Le 4 décembre, le député du comté d'Iberville François Gosselin demanda à l'honorable Louis Beaubien, commissaire du département de l'Agriculture et de la Colonisation, si les travaux commencés par le gouvernement provincial sous la surveillance de M. Bureau dans la région du Lac-Saint-Jean étaient terminés. Le Commissaire répondit que certains travaux étaient complétés et que d'autres en voie d'exécution seraient terminés aussitôt que possible. Il semble que le député libéral n'était pas au fait de la situation et ignorait même le nom de la personne en charge là-haut, ou peut-être s'était-il assoupi un instant sur son pupitre car il demanda ensuite si monsieur Bureau était encore à l'emploi du gouvernement et si c'était le cas, était-il affecté à la surveillance des travaux de colonisation dans le comté du Lac-Saint-Jean ? Beaubien lui répondit dans l'affirmative en ajoutant que l'explorateur et inspecteur était aussi à l'oeuvre en dehors de la région. Le 16 décembre, le député Gosselin, secondé par le député de L'Islet François-Gilbert Miville-Dechéne, demandait à voir copie de toute correspondance, requêtes, plaintes, etc., concernant la construction du pont sur la rivière Ashuapmushuan près de Saint-Félicien (un projet qui était également en préparation). Le député d'Iberville formulait la même requête pour le pont sur la Grande Décharge et au sujet de la « conduite de Joseph Bureau, conducteur des travaux du dit pont. » Les documents en question allaient être déposés avant la fin de la session parlementaire au printemps 1894. Quel que soit le motif de ces interpellations en chambre, c'était le rôle de l'opposition de remettre en question toute dépense publique ou encore, de chasser les sorcières. ³

Le chantier de construction se réactiva en février 1894 sous l'impulsion des députés Girard et Petit, et avec l'arrivée de Georges Barrette, un charpentier âgé de 22 ans, et d'Antoine Alain, un quadragénaire, tous deux originaires de Saint-Raymond-de-Portneuf. L'artisan Barrette, qui ne savait ni lire ni écrire, effectuait mentalement les calculs de force et de dimensions. Le pont de la Grande Décharge était une entreprise colossale mesurant au total quelque 321 mètres de longueur, avant-ponts compris. Des structures jumelées de type *Town simple* dont la plus grande sur le gros canal, longue de 189 mètres, constituée de quatre travées, et la petite sur le petit canal, à une travée de 40 mètres. Un îlot les séparait. La construction de trois piliers et quatre culées faits de cages de bois était achevée. Le *tracel*, une structure temporaire sur laquelle la poutre triangulée serait assemblée à plat avant sa levée, fut mis en place en février, non sans d'énormes difficultés par l'équipe de Louis Lebel, un entrepreneur d'Alma sous la supervision d'Antoine Alain. Pendant ce temps, Barrette fabriqua un modèle réduit rudimentaire de l'arche principale qu'il étudia pendant plusieurs heures afin d'anticiper tout problème technique pouvant se présenter lors de sa levée. La première poutre triangulée du côté aval fut levée durant la première semaine de mars. On la stabilisa en position légèrement inclinée vers l'amont au moyen d'entretoises afin qu'elle résiste au vent pendant que l'on construisait la seconde poutre. C'était la travée de la plus longue portée avec

ses 67 mètres, 6 mètres de hauteur. Du 6 au 10 mars, l'ingénieur-inspecteur Louis-André Vallée, du Département des Travaux publics, était sur place pour inspecter les travaux en cours. ⁴

Une foule nombreuse assistait à la manœuvre délicate et dangereuse de la levée de la deuxième poutre, le 9 avril 1894. Le temps pressait. Le printemps s'annonçait et le courant du gros canal accélérail. Le *tracel* était ébranlé et la débâcle pouvait survenir à tout moment. Les curés de Mistook, de Saint-Joseph d'Alma et de Saint-Bruno sont intervenus, exhortant les badauds à participer à grands coups de prières et de génuflexions pour insuffler du courage aux ouvriers. Leurs litanies accompagnèrent les gémissements des vingt-deux palans doubles qui furent mis en action à l'unisson au signal *tout le monde ensemble !* du chef. Des hommes actionnaient les treuils sur lesquels s'enroulaient les câbles des palans. Lentement, la lourde pièce de charpente s'élevait. Les témoins retenaient leur souffle. Et c'est avec soulagement qu'ils la virent atteindre la position verticale deux heures plus tard. Les ouvriers s'empressèrent de la lier à la première poutre déjà en place et l'instant suivant, des pilotis du tracel s'affaissèrent et partirent à la dérive en emportant les câbles, laissant la structure en équilibre. Le curé d'Alma entonna alors *l'Ave Maris Stella*, qui fut porté en écho dans la forêt par la foule agglutinée sur l'îlot. Les plus dévots parmi les témoins ne manqueront pas de propager la rumeur d'une intervention divine dans le succès de l'opération. Le député Girard, qui avait assisté à la manœuvre, félicita les constructeurs et avec la permission du directeur de l'ouvrage, il annonça aux ouvriers la fin de la journée de travail. ⁵

Du 14 au 19 juin 1894, l'ingénieur-inspecteur Louis-André Vallée était à nouveau présent sur le chantier pour évaluer l'état d'avancement des travaux alors que l'on s'apprêtait à lever l'autre partie du grand pont. Elle était constituée de 3 travées mesurant 122 mètres de longueur et 4,9 mètres de hauteur. La construction et la levée des charpentes furent facilitées en raison de l'appui des rochers affleurants et de la faible profondeur de l'eau. Les deux poutres du petit pont entre l'îlot et la terre ferme ont été levées le 11 et le 18 juillet. On s'employa ensuite à couvrir la toiture en bardeaux, lambrisser la structure de planches à la verticale et terminer les approches. ⁶

Le pont fut mis en service au début de septembre bien que quelques travaux restaient à faire pour l'achever. Il a coûté la somme de 19,000\$, puisée à même le budget accordé pour les octrois de colonisation aux deux comtés (2000\$: Honoré Petit, Chicoutimi ; 15,000\$: Joseph Girard, Lac-Saint-Jean), et l'octroi du gouvernement fédéral (2000\$: Louis de Gonzague Belley). Le pont couvert (61-34-03/04) était prêt pour l'inauguration mais les ministres provinciaux n'étant pas disponibles, il a fallu reporter la cérémonie à l'année suivante. ⁷

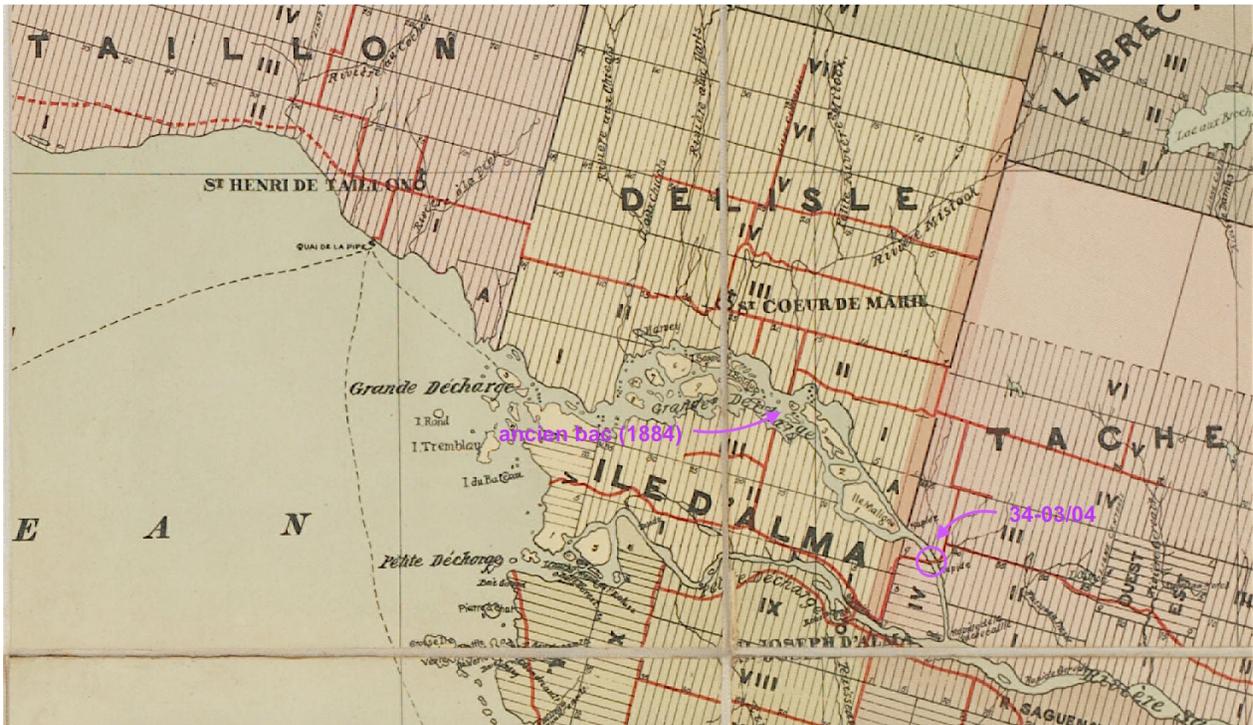


Pont sur la Grande Décharge, entre l'île Maligne et le canton Taché en 1906. (61-34-03/04) Photo : V4064, Archives Notman, Musée McCord.

Le lundi 19 août 1895, le premier ministre Louis-Olivier Taillon et le ministre de l'Agriculture Louis Beaubien étaient invités à visiter la région pour faire diverses inaugurations dont celle du pont de Saint-Félicien prévue le 27 septembre. Les dignitaires avaient fait le voyage en bateau de Québec à Chicoutimi et arrivèrent le dimanche après-midi à la gare d'Hébertville, accompagnés de l'abbé Charles-Léon Parent, Procureur du Séminaire, du ministre fédéral Louis de Gonzague Belley, des députés Honoré Petit et Joseph Girard, du maire Joseph-Dominique Guay de Chicoutimi. Avec eux, les marchands de bois P.-H. Boily et Édouard Lemieux, le pronotaire de la Cour supérieure François-Xavier Gosselin, l'arpenteur-géomètre William Tremblay et quelques autres. Les visiteurs furent reçus par les citoyens de l'Est du lac Saint-Jean. Entre autres, une brochette de maires : François Gagné (Alma), Ferdinand Saulnier (village d'Hébertville), Louis-Octave Couture (Saint-Gédéon), Joseph Tremblay (Saint-Bruno), Joseph Fleury (Saint-Cœur-de-Marie). Aussi du nombre, le docteur Ernest Gagnon, Louis Collard, président du Cercle agricole d'Alma, Arthur Boulanger, le surintendant des travaux fédéraux des glissoires et estacades sur la Petite Décharge, ainsi que Joseph Duchesne. Le député du comté de Lac-Saint-Jean Joseph Girard présenta ces messieurs aux ministres et tous s'embarquèrent dans un grand nombre de voitures pour prendre le chemin d'Alma. Après un arrêt à Saint-Bruno pour saluer le curé Almas Larouche, la troupe continua sa route. Les visiteurs furent accueillis à Alma par le curé Héraclius Lavoie et les acclamations d'une foule considérable agglutinée près du presbytère, puis ils s'installèrent à l'hôtel Ouananiche. La présentation d'un spectacle de feux d'artifice durant la soirée fut annulée pour cause de mauvais temps.⁸

Le lendemain, après la messe présidée par le curé Joseph Renaud de Saint-Cœur-de-Marie, le cortège de plus d'un millier de personnes prenant place à bord d'environ 400 voitures emprunta le chemin de la Grande Décharge, une distance de 4,5 kilomètres. À l'instant où allait commencer la

cérémonie, surgirent Benjamin-Alexander Scott, maire de Roberval, James-Guthrie Scott, gérant du chemin de fer du Lac-Saint-Jean, Edward A. Evans, gérant de la compagnie de tramways de Québec, et un dénommé Duncan, aussi de cette ville. Leur arrivée impromptue en canot sur la Grande Décharge souleva l'enthousiasme de la foule. L'abbé Renaud procéda à la bénédiction solennelle du calvaire sur l'îlot, puis des deux ponts et, sur l'invitation du curé d'Alma, l'honorable monsieur Taillon entonna l'*Ave Maris Stella*, accompagné par le chœur de la foule. Suivirent les adresses de remerciements aux dignitaires, ministres et députés des deux paliers de gouvernement. Les principaux intéressés prirent la parole à tour de rôle et tous furent vivement applaudis. Le pont sur la Grande Décharge reçut le nom de « pont de Taché » en raison du fait qu'il permettait l'accès au canton Taché.⁹



Emplacement du pont Taché en aval du site de l'ancien bac. Plan Rosario Genest, Département de la Colonisation et des Travaux publics, 1901. BANQ.

Au début de juin 1895, l'ingénieur Louis-A. Vallée était à nouveau de passage pour faire l'inspection de la structure. Il s'agissait d'évaluer tout tassement des piliers et toute déformation de la charpente. En août 1897, l'ingénieur Joseph-Narcisse Gastonguay constata que l'évolution de l'affaissement d'un pilier s'était stabilisée depuis l'été précédent. La force des vents contribuait toutefois à faire pencher la superstructure et l'ingénieur estimait qu'il serait plus prudent de la remettre à niveau et de la contreventer davantage avant les tempêtes d'automne. À son avis, une somme de 150\$ serait nécessaire pour couvrir les dépenses. Le Département de la Colonisation dépêcha au début d'octobre le maître-charpentier Georges Barrette pour effectuer les travaux de réparations au coût de 122.23\$ qui consistaient à relever de six pouces la grande travée du côté sud et à la redresser par l'installation de 12 tirants en fer. Barrette réclama pour ce travail des frais de voyage de 29.99\$. Finalement, il n'aura coûté au Département que la somme de 152.22\$. Il s'agissait à l'époque d'un bien modeste dépassement de coûts.¹⁰

Le pont Taché était sous bonne garde. Le 15 mars 1899, le Conseil de comté a accordé un contrat de gardien de pont à Ferdinand Villeneuve. Son fils François lui succédera dans cette tâche. Les

Villeneuve habitaient sur la côte à la sortie du pont, dans le 3^e rang de Saint-Nazaire. Elzéar Gagnon, le nouveau propriétaire de la terre des Villeneuve, prendra la relève vers 1922-23. Le gardien était « responsable des échelles, seaux et quarts ». Il devait veiller à ce que les 10 tonneaux placés sur le tablier soient toujours remplis d'eau et il devait s'assurer du respect de l'interdiction de fumer et de la vitesse au pas sur le pont. Toutefois, durant l'été 1905, un début d'incendie faillit embraser la structure. Certains tonneaux étaient vides et des seaux manquaient. Ironiquement, les portiques du petit pont du côté de l'île d'Alma étaient flanqués de placards publicitaires de *Rose Quesnel* et de *Mayfield*, des produits du tabac de la *Rock City Tobacco Co.* de Québec. Heureusement que le ministère de la Colonisation souscrivait annuellement à une police d'assurance de 5000.00\$ émise par la *Norwich Union Fire Assurance Society*. Le gardien devait également épandre de la neige sur le plancher afin de faciliter la glisse des traîneaux l'hiver et aviser les autorités de tout bris au pont. Il pouvait participer aux travaux de réparations si nécessaire. D'ailleurs, le renouvellement des pavés, des travaux de peinture et diverses réparations à la structure ont été effectués régulièrement au cours des années. Suite à la décision du Conseil de comté d'éclairer le pont, le gardien devait allumer les fanaux à l'huile le soir et les éteindre le matin. ¹¹

Le Conseil de comté de Chicoutimi inscrivait la question du pont Taché à son agenda de réunion en mars 1905. L'entretien de cette structure qui unissait le dit comté à celui du Lac-Saint-Jean était depuis sa construction une source de difficultés entre les deux conseils. Il s'agissait pour les préfets de s'assurer du respect des intérêts de chacun des comtés. En 1909 le ministère de la Colonisation a dépêché Joseph Cloutier pour faire la réparation d'un pilier du pont Taché. Il en a résulté une dépense de 126.90\$. ¹²

En juin et juillet 1920, le ministère de la Colonisation a entrepris de remplacer les vieux piliers de bois par des structures en béton. Des directives strictes ont été mises en place pour assurer la sécurité du public pour la durée des travaux. À l'exception du dimanche, le passage des voitures n'était autorisé que de 18 hres à 8 hres. Les piétons pouvaient toutefois emprunter le pont en tout temps. L'obligation de garder les chevaux au pas et de maintenir une distance de 100 pieds entre les voitures devait être respectée. Des lumières indiquaient les endroits dangereux. Les véhicules devaient se croiser uniquement aux endroits désignés spécialement à cette fin par des affiches spéciales. Une charge limite de 5000 livres fut imposée. ¹³



Le pont Taché en 1925, après la reconstruction de ses piliers. Photo : R231-1205-1-E, Fonds Canadian National Railways, Bibliothèque et Archives Canada.

Et c'est ainsi que bien campé sur ses nouveaux piliers en béton en apparence à toute épreuve, l'imposant pont Taché était prêt à défier les sautes d'humeur de la Grande Décharge et la population des cantons avoisinants pouvait en faire usage en toute sécurité. Toutefois, des circonstances extraordinaires viendront contrecarrer cette tranquille assurance. (à suivre)

Gaétan Forest, octobre 2017.

Références :

- 1- *Le Progrès du Saguenay*, 13 octobre 1892 ; *Les ponts d'Alma*, Jean-Jacques Marier, Société historique de Saint-Joseph d'Alma, 1980 ; *150 1867-Alma-2017 Un bac sur la Grande Décharge, Chronique historique par Gaston Martel, Société d'histoire du Lac-Saint-Jean* ; l'île d'Alma était aussi connue vers 1825 sous le nom de « Île des deux Décharges. »
- 2- *Rapport général du Commissaire des Travaux publics de la Province de Québec*, 1891, p. 135-136 ; idem, 1892, p. 72-88 ; *L'Électeur*, 3 octobre 1893 ; *Le Progrès du Saguenay*, 12 octobre 1893 ; *Le pont de Taché*, dans Bulletin No 13, 5 octobre 1950, Société historique du Saguenay ; épinette rouge : il s'agit du mélèze laricin.
- 3- *Journaux de l'Assemblée législative de la Province de Québec, du 9 novembre 1893 au 8 janvier 1894, Session 1893-94*, Québec, 1894, p. 203.
- 4- *Le Progrès du Saguenay*, 15 février, 19 avril, 19 et 26 juillet, 6 septembre 1894 ; *Le pont de Taché*, dans Bulletin No 13, 5 octobre 1950, Société historique du Saguenay ; *Rapport général du Commissaire des Travaux publics de la Province de Québec, 1894*, pp. 111-112 ; les poutres triangulées de type *Town simple* du pont Taché étaient munies de montants verticaux placés à des intervalles variant de 8 à 58 pieds, ce qui le distinguait du modèle original ; l'ingénieur Louis-A. Vallée du Département des Travaux publics était parfois « prêté » au Département de la Colonisation pour faire des inspections ponctuelles.
- 5- *Historique du pont Taché. Une gloire régionale*. Marc-André Deschênes. Dossier #225 No. 3, Société historique de Saint-Joseph d'Alma.
- 6- *Le Progrès du Saguenay*, 21 juin et 19 juillet 1894.
- 7- Idem, 26 juillet, 6 et 26 septembre 1894.
- 8- Idem, 22 août 1895.
- 9- Idem, 22 août 1895.

- 10- *Rapport du Commissaire de la Colonisation et des Mines de la Province de Québec, 1898*. Québec, 1899 pp. 50-51, 135, 159.
- 11- Idem, p. 110 ; *Le Progrès du Saguenay*, 10 mars 1905 ; *Rapport général du Ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries*, 1909, p. 94.
- 12- *Historique du pont Taché. Une gloire régionale*. Marc-André Deschênes. Dossier #225 No. 3, Société historique de Saint-Joseph d'Alma.
- 13 - *Le Progrès du Saguenay*, 24 juin 1920.