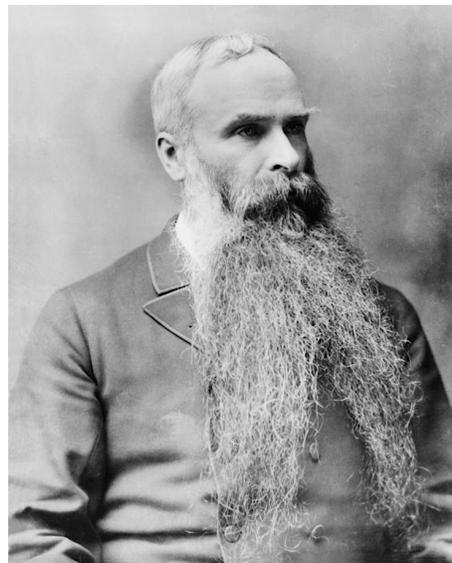


## Le pont croche des *Bleus*

Une délégation de parlementaires était en visite officielle au Lac-Saint-Jean. On y remarquait, entre autres, le premier ministre Louis-Olivier Taillon, le ministre de l'Agriculture et de la Colonisation Louis Beaubien, le président du Conseil législatif Thomas Chapais et le député du comté de Lac-Saint-Jean, Joseph Girard. Le lundi matin 28 août 1893, la troupe quitta Saint-Félicien pour se diriger vers le canton Pelletier, qui avait été ouvert à la colonisation depuis peu. Déjà les voyageurs éprouvaient une première contrariété, celle d'être retardés au passage de la rivière Ashuapmushuan. Ils étaient dans l'obligation d'utiliser un « bac assujéti à un câble métallique, fixé lui-même à des tiges de fer placées sur des bouées », un esquif peu rassurant par grands vents. La traversée des nombreuses voitures des excursionnistes s'échelonna sur plus de deux heures. Les parlementaires se promirent alors de faire construire un pont à cet endroit dès que les finances de la province le permettraient. Un bon chemin reliait déjà les paroisses Saint-Félicien, Saint-Méthode, Mistassini, Normandin et Albanel, mais la question du pont manquant sur la grande rivière avait fait l'objet de promesses sans lendemain de la part du gouvernement libéral d'Honoré Mercier. Le député conservateur Louis-Edmond Panneton, de Sherbrooke, qui accompagnait les voyageurs, était convaincu de l'importance d'un tel projet et promettait de l'appuyer à la prochaine session parlementaire. Les dignitaires s'en allaient inaugurer un grand pont de bois construit récemment sur la rivière Mistassini, près du monastère des pères trappistes (voir article *Du pont Michel-Louis au pont Price*). À leur retour après la cérémonie, en passant par la colonie de Normandin, les ministres furent sensibilisés par le cultivateur Narcisse Picard sur l'importance du pont de Saint-Félicien pour le développement de toute la région au nord du lac Saint-Jean. Le gouvernement fit alors la promesse d'envoyer dès que possible un ingénieur pour visiter les lieux, et si son rapport était favorable, une demande de fonds pour la construction d'un pont serait aussitôt soumise à la Chambre d'assemblée.<sup>1</sup>

Seize mois s'écoulèrent avant que ne débutent, en décembre 1894, les travaux préliminaires à la chute à Michel. Le premier pont fixe entre les cantons Demeulles et Parent ne serait donc pas construit vis-à-vis du village de Saint-Félicien, ni même à la traverse des Villeneuve, dans le bas de la rivière, mais bien à trois kilomètres en amont de l'église. L'explorateur-inspecteur Joseph Bureau du ministère de la Colonisation a choisi le site et dirigé les travaux, aidé du charpentier et contremaître Georges Barrette. Le tandem originaire de Saint-Raymond-de-Portneuf venait tout juste de compléter la construction du pont Taché, deux structures audacieuses sur la Grande Décharge du Saguenay, dans le comté de Lac-Saint-Jean (61-34-03/04 ; voir article *Le pont Taché : du costaud*). Un nouveau défi de taille attendait les aventuriers à la rivière Ashuapmushuan. Bien que le bois devait être charroyé sur une distance de 20 kilomètres, les travaux ont été exécutés rapidement et le pont fut livré à la circulation dès la fin d'avril 1895 (61-60-31). La structure était constituée de cinq travées de type *Town simple* dont la longueur totalisait 219,5 mètres. À l'extrémité sud, une petite travée de rive non couverte était supportée par des arbalétriers et des tirants multiples, tandis que de simples lambourdes appuyées sur des tréteaux formaient l'approche nord. Le site choisi offrait l'avantage d'un appui solide sur les affleurements rocheux en rivière pour les six piliers en bois. Toutefois, la trajectoire de la structure, au lieu d'être rectiligne, formait un arc polygonal, car chacune des travées changeait de direction, une caractéristique rare au Québec.<sup>2</sup>

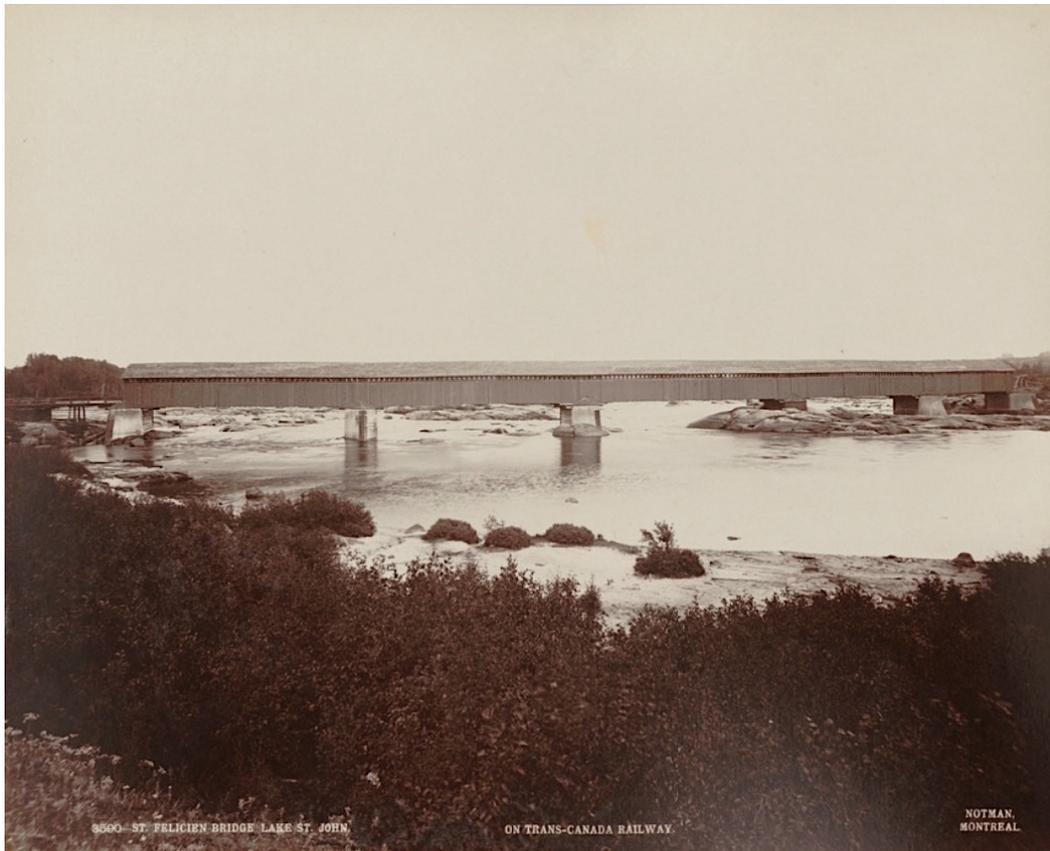


Le pont Taillon (61-60-31) sur la rivière Ashuapmushuan à Saint-Félicien. Photo : collection de la SHS, carton #9572. BAnQ.

L'Honorable Louis-Olivier Taillon (1840-1923), premier ministre du Québec du 16 décembre 1892 au 11 mai 1896. Photo : J.-E. Livernois, vers 1900. BAnQ P560,S2,D1, P1660.

La ferme à treillis de type *Town simple* du pont sur l'Ashuapmushuan était renforcée par des montants verticaux espacés d'une vingtaine de pieds. La structure du pont Taché, construit en 1894, était similaire. <sup>3</sup>

Le choix du site de la chute à Michel fit quelques mécontents qui exprimèrent leur frustration dans le journal *L'Électeur* en septembre 1895, alors même qu'on se préparait à l'inauguration. En effet, l'emplacement choisi sur la partie la plus étroite du cours d'eau avait permis de faire des économies, mais il éloignait considérablement le pont de l'église du village. *Le Progrès du Saguenay* mit en évidence la « mauvaise foi » de *L'Électeur* et se porta à la défense des promoteurs du projet. Ce pont considérable avait coûté la somme de 14,000\$ tout en fournissant un outil indispensable au progrès et à l'expansion des paroisses de Saint-Félicien, Saint-Méthode, Normandin et Albanel. Toutefois, l'éloignement du pont par rapport à l'embouchure de l'Ashuapmushuan, et par conséquent du bac des Villeneuve, entraîna la relocalisation de la chapelle de la mission Saint-Méthode-de-Ticouapé à 3 kilomètres au nord-ouest, soit à l'emplacement actuel du village. <sup>4</sup>



Le pont Taillon vu de l'amont vers 1898. Photo : Notman Montréal. BAnQ P1,D176,P54.

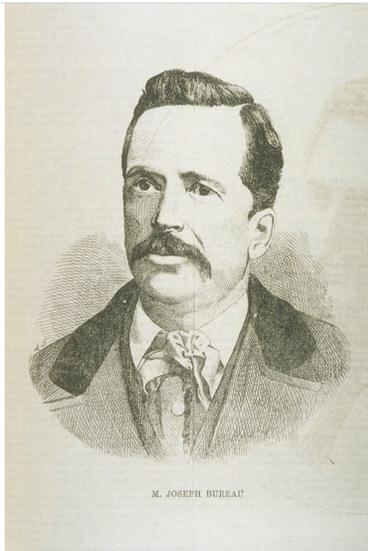
Le vendredi 27 septembre 1895, une foule nombreuse assistait à l'inauguration du fameux pont couvert croche à l'occasion du Congrès annuel des cercles agricoles du Lac-Saint-Jean et de la distribution des médailles et des diplômes du Mérite agricole. *Le Progrès du Saguenay* a raconté en détail le déroulement de l'événement. La bénédiction solennelle fut présidée par Mgr Laflèche, évêque de Trois-Rivières. Précédée du représentant épiscopal et des membres du clergé local, une longue procession franchit le pont monumental en bois tout en prononçant les prières liturgiques de circonstance. Il est facile d'imaginer le défilé des retardataires qui, hors de la vue de la tête du cortège dans ce long tunnel courbe, répondaient aux échos des litanies assourdis par le bruit des rapides Arcand. À la sortie, *Sa Grandeur* se hissa sur une petite éminence afin d'adresser une « émouvante allocution » aux centaines de gens qui l'entouraient. Attentifs à l'éloquence imagée de *Son Excellence*, les auditeurs apprirent que dans l'Antiquité, « la construction d'un pont était un acte religieux, que celui qui en était chargé était un prêtre qu'on appelait pontife. *Pontifex* veut dire faiseur de ponts. » L'évêque continua son laïus en ces termes : « Faire un pont c'est unir ce qui était divisé. Le pont, c'est l'union, c'est le rapprochement. Le Pontife, ce faiseur de ponts, unit les âmes dans la paix pour les conduire de la terre au ciel. » L'allégorie a sans doute ému plusieurs paroissiens, mais pour l'instant, ici-bas, il importait aux colons de passer d'une rive à l'autre en toute saison, et ce, en toute sécurité avec le minimum de détours. On passa à l'autre volet protocolaire de l'inauguration, les allocutions politiques à l'entrée du pont couvert, sous l'écriteau « Pont Taillon » installé bien en vue au fronton des élégants portiques cintrés auréolés de banderolles colorées. Ainsi, ce pont majestueux honorera le nom du personnage politique à la tête de la province. Le ministre de l'Agriculture et de la Colonisation Louis Beaubien, le député conservateur du comté de Lac-Saint-Jean Joseph Girard, le président du Conseil législatif Thomas Chapais, le député fédéral Thomas Chase Casgrain et le maire Simard de Saint-Félicien encadraient le premier ministre. Le

docteur Poliquin, au nom des gens de Saint-Félicien, ainsi que le maire Jean-Baptiste Carbonneau, au nom des Normandinois(e)s, présentèrent aux honorables dignitaires des adresses de remerciements et de félicitations. Le premier ministre Taillon, comme à son habitude, tirailla sa longue barbe tantôt de la main droite, tantôt de la gauche, avant de commencer un bref mais éloquent discours. Le maire Carbonneau, un libéral, figurait parmi ceux qui avaient demandé la construction du pont Taillon en 1893 afin d'aider au développement de la région. N'était-il pas l'agent de colonisation pour son secteur ? Prêchant pour son clocher, il profita de l'occasion pour faire la demande officielle d'une aide à construire un pont sur la rivière Ticouapé dans le canton Normandin. <sup>5</sup>



Le pont Taillon vu de la rive sud. Photo : AnC PA-24313.

La presse relatant la cérémonie d'inauguration du 27 septembre 1895 ne fit pas écho de la présence sur place du pontife Bureau ni de son collègue Barrette. Les deux principaux artisans du monument étaient à l'oeuvre sous d'autres cieux. Le premier explorait l'île Anticosti pour le compte d'Henri Menier, son nouveau propriétaire, tandis que le second construisait un pont sur la rivière Matapédia à Saint-Alexis-de-Matapédia. Le pont Taillon aura été la dernière réalisation d'envergure de Joseph Bureau. Pour des raisons qui demeurent obscures, l'arpenteur-explorateur fut suspendu de ses fonctions à la fin de son mandat. Son patron, Henri-Alphonse Turgeon, le directeur de la Colonisation, fut aussi suspendu et prit une retraite prématurée, soi-disant pour des raisons de santé. Une enquête « sur certaines irrégularités » était en cours durant les derniers mois de 1895. Les dépenses publiques furent scrutées à la loupe. Comme le directeur « n'avait pas donné satisfaction complète à ses supérieurs, une certaine somme a été déduite de sa pension ». Toutefois, une requête du révérend F.-A. Bergeron, curé de Saint-Raymond, et du maire Élie Frenette, signée par de nombreux citoyens et demandant la « réinstallation » de Joseph Bureau, fut soumise à l'Assemblée législative. Le député de Portneuf, Jules Tessier, qui appuyait la pétition, fit l'éloge en chambre de l'ancien employé et mis en lumière l'injustice qui avait été commise à son endroit : « *Il (le député) rappelle les longs services que M. Bureau a rendus avec zèle et dévouement à la province et dit que M. Bureau s'était fait la réputation d'être un expert et explorateur habile dont les travaux ont*



*toujours été très utiles à la colonisation. Il était hautement apprécié par feu Mgr Labelle et l'on peut en appeler au témoignage de l'honorable commissaire des Travaux publics qui sait avec quel succès M. Bureau a travaillé. Il exprime l'espoir que le gouvernement voudra bien donner de l'emploi à M. Bureau qui n'est pas riche et qui est encore dans la force de l'âge. »*

La motion a été adoptée. <sup>6</sup>

Joseph Bureau, arpenteur-explorateur, qui a été conducteur des travaux du pont Taillon de décembre 1894 à avril 1895. Dans *L'Opinion publique*, vol. 12, no. 31 pp. 367, 4 août 1881. BAnQ.

La démission du premier ministre Taillon survint le 11 mai 1896 alors que Joseph Bureau était encore sur l'île d'Anticosti. À son retour à Saint-Raymond, « l'infatigable explorateur » a repris du service au gouvernement, mais à forfait, et au Département des Terres, Forêts et Pêcheries. Le titre de « garde-chasse et pêche » lui fut également accordé par ce ministère en 1898, mais cette fonction est demeurée symbolique, puisque Bureau n'en a retiré aucun salaire. Les travaux des ponts de colonisation seraient dorénavant réalisés par le charpentier Georges Barrette, qui était resté au sein du Département de la Colonisation, sous la supervision de l'ingénieur-civil Joseph-Narcisse Gastonguay. <sup>7</sup>

Lors de la visite des parlementaires dans le canton Normandin en août 1893, un colon s'était fait remarquer en hélant le premier ministre du bord de la route : « Monsieur Taillon, j'ai voté *rouge* depuis mon bas âge et si vous nous construisez un pont sur la rivière *saint-machoine* (c'est ainsi qu'il appelait l'Ashuapmushuan), je voterai *bleu* à la prochaine élection ! » Le premier ministre lui répondit : « Mon bon ami, je te prends au mot, le pont va être construit. » Le pont est devenu en effet une réalité, mais selon la rumeur, notre homme l'utilisait tout en continuant à voter rouge. D'ailleurs, les libéraux, avec à leur tête le progressiste Félix-Gabriel Marchand, remportèrent l'élection de 1897. <sup>8</sup>

La situation du pont Taillon au pied de la chute à Michel l'exposait à des risques à la descente des glaces dans ce passage tumultueux et des dommages à la structure pouvaient se produire. Au printemps 1898, Georges Barrette a refait les lambris sur deux piliers et posé des ferrures pour les protéger. Il en a coûté au ministère de la Colonisation la somme de 144.40\$.

Durant les exercices financiers 1902 et 1903, le ministère des Travaux publics consacra la somme de 282.19\$ pour la réparation du pont. Le charpentier Georges Nadeau, qui s'y connaissait bien en matière de ponts couverts, était le conducteur des travaux. La compagnie Samson et Fillion de Québec a fourni le fer et la Corporation municipale de Saint-Félicien s'est impliquée dans certaines dépenses sur la structure. En 1905, le ministère remboursa la somme de 24.74\$ pour des réparations effectuées par la corporation municipale de Saint-Félicien. Depuis quelques années, il souscrivait également à une police d'assurance de 5000.00\$ pour le pont émise par la compagnie *North America*, de Philadelphie. Toutefois, la valeur de la police fut réduite à 3000.00\$ en 1905. Étrange décision, car la protection pourrait s'avérer insuffisante en cas de sinistre. <sup>9</sup>

La nouvelle de la destruction du pont Taillon par un feu de broussailles durant la nuit du 31 octobre au 1<sup>er</sup> novembre 1908 se répandit comme une traînée de poudre. La perte de cette structure eût un impact immédiat sur les paroisses établies au nord-ouest du lac Saint-Jean. Sainte-Lucie d'Alban se retrouva isolée, les marchands de Roberval ne pouvant plus faire parvenir leurs produits dans ce secteur. On espérait que le pont soit reconstruit dès l'hiver suivant. Le député libéral du comté Jean-Baptiste Carbonneau, élu le 14 octobre, se retrouvait alors au cœur du dossier. Le ministre de la Colonisation, des Mines et Pêcheries, Charles Ramsay Devlin, vint en personne dans la région au début de janvier 1909 et fut reçu par le député. Le ministre était accompagné de l'ingénieur Joseph-Narcisse Gastonguay. Le but principal de la visite était de débattre sur la question du pont de Saint-Félicien. Des opinions divergentes s'opposaient. Les maires et les délégués du haut du Lac rejetaient toute obligation de contribuer financièrement au projet. Ceux de Saint-Félicien ne s'accordaient pas sur la localisation : certains privilégiaient le site du village alors que d'autres préféraient l'ancien lieu. Les diverses options étaient sur la table : le coût estimé d'un pont en fer à la chute à Michel serait de 32,000\$ contre 50,000\$ à l'église, alors que le coût d'un pont couvert en bois serait de 15,000\$ à l'ancien site et de 20,000\$ au village. Le ministre a écouté avec beaucoup d'attention les raisons évoquées de part et d'autre et donna l'assurance qu'une décision serait prise dès qu'il aurait consulté ses collègues. La décision de rétablir le pont au village de Saint-Félicien se fit rapidement. Entreprise colossale, largeur de cours d'eau oblige, l'imposante structure à 9 travées de type *Town élaboré* atteindra la longueur de 333,7 mètres. En mars 1909, les travaux étaient déjà bien avancés sous la conduite d'Ovila Cloutier, du ministère de la Colonisation. Le 5 avril, le gouvernement abolissait par une résolution les deux bouts de route conduisant à l'ancien pont. Le coût de remplacement du pont Taillon se sera soldé finalement à 24,559\$. Le député Jean-Baptiste Carbonneau sera appelé à inaugurer le deuxième pont de Saint-Félicien, qui portera son nom (61-60-23).<sup>10</sup>



Pont Carbonneau (61-60-23), en face du village Saint-Félicien. Photo : collection Richard Sanders Allen.

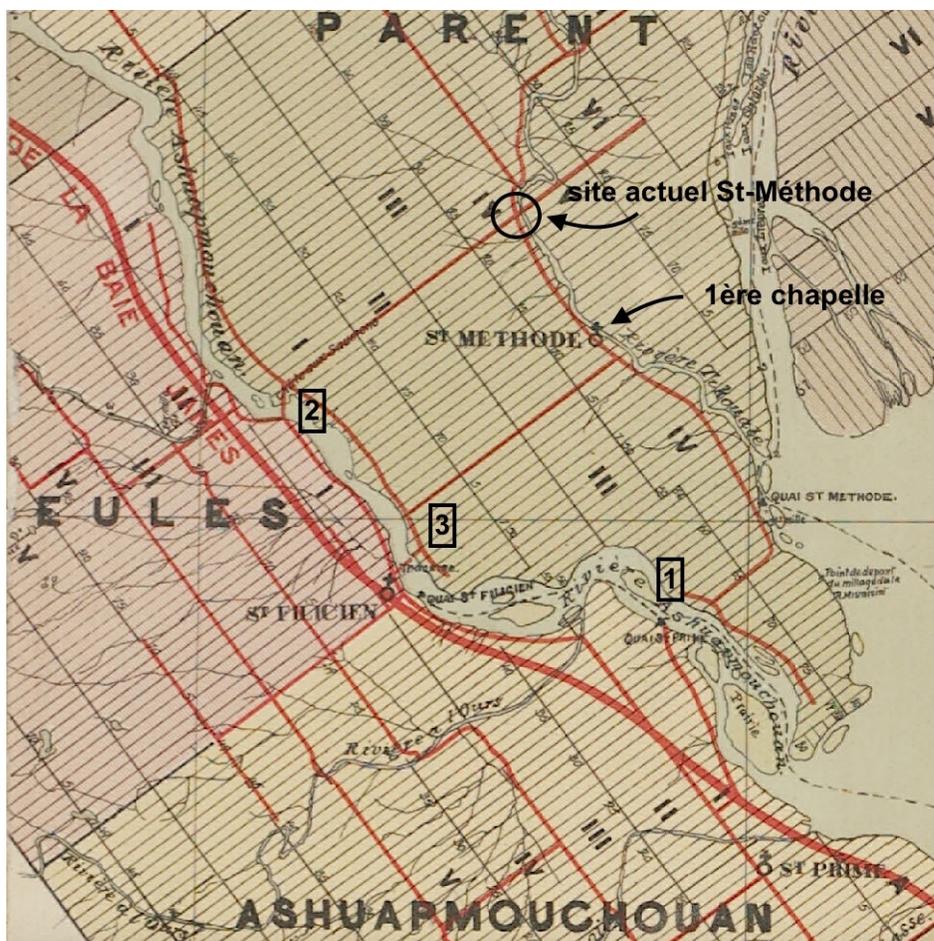


L'interminable pont Carbonneau à 9 travées d'une longueur totale de 333.7 mètres. Photo : Studio Chabot, Roberval.

Le pont Carbonneau, alors le plus long pont couvert au Québec, perdit 3 travées sous la poussée des glaces le 7 mai 1928. Elles furent reconstruites, mais la structure entière fut emportée par la débâcle du 26 avril 1942. Un pont métallique a remplacé le pont couvert en 1945. <sup>11</sup>

Deux ans après la construction du pont Taillon en 1895, le charpentier Georges Barrette était de retour dans la région pour effectuer des travaux de réparations à des ponts de colonisation. La fréquence et la durée de ses visites au Lac-Saint-Jean augmenteront, car d'autres projets de construction de ponts couverts étaient en préparation. (à suivre)

Gaétan Forest, octobre 2017.



Trois sites de traversée de la rivière Ashuapmushuan à Saint-Félicien : 1- bac des Villeneuve (1850-vers 1897); 2- bac (?-1894) et pont Taillon (1894-1908) ; 3- bac (1870-1909) et pont Carbonneau (1909-1942). Extrait du plan Rosario Genest, Département de la Colonisation et des Travaux publics, 1901. BANQ.

#### Références :

1- *Le Progrès du Saguenay*, 19 juillet 1888 ; idem, 17 et 31 août 1893 ; *Le Courrier du Canada*, 2, 5, 6 et 7 septembre 1893 ; *Le Progrès de l'Est*, 5 octobre 1893 ; *Débats 8<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 1893-1894*, p. 158 ; le premier lieu de passage sur la rivière Ashuapmushuan était le « petit bac à rames » des Villeneuve, établi en 1850 entre le quai Saint-Prime et le rang 3 du canton Parent.

2- *Le Progrès du Saguenay*, 17 et 24 janvier, 14 février 1895 ; *Le Colon*, 15 mai 1942 ; *Débats 8<sup>e</sup> législature, 5<sup>e</sup> session, 1895-1896*, pp. 253-254 ; Joseph Bureau (1837-1914), en plus du mandat d'arpenter et de tracer des chemins, d'évaluer le potentiel agricole et forestier de territoires, fut « conducteur des travaux » sur les chantiers d'une dizaine de ponts de bois dans les comtés Argenteuil, Labelle, Lac-Saint-Jean, Matapédia, Papineau, Témiscamingue et Terrebonne entre 1886 et 1895. Au moins deux structures étaient des ponts couverts. Sa « conduite » des travaux du pont de la Grande-Décharge, évaluée dans l'intervalle, a placé Joseph Bureau en bonne posture pour se voir confier également la direction des travaux du pont à la chute à Michel à l'automne 1894.

3- Ce qui en fait une structure tendant vers le type *Town intermédiaire*, selon la terminologie formulée par Henri-Paul Thibault, dans *Rapport préliminaire sur les ponts couverts du Québec*. Ministère des Affaires culturelles du Québec. Direction générale du patrimoine. Service des études et expertises. juin 1981, p. 30.

4- *Le Progrès du Saguenay*, 3 octobre 1895 ; *Le Trifluvien*, 4 octobre 1895 ; *La renaissance d'un pur joyau du patrimoine régional, le pont Taillon*. Service de l'urbanisme et du développement, Ville de Saint-Félicien,

décembre 1998, pp 15-17 ; la mission Saint-Méthode-de-Ticouapé se trouvait alors sur les lots 9-10 rang IV canton Parent (halte routière sur la route 169).

5- *Le Trifluvien*, 4 octobre 1895 ; *Le Progrès du Saguenay*, 19 septembre, 3 et 10 octobre 1895 ; *Le Moniteur*, 12 octobre 1895 ; le pont demandé au premier ministre par le maire J.-B. Charbonneau le 27 septembre 1895 sera achevé 3 ans plus tard.

6- Débats de l'Assemblée législative, 8<sup>e</sup> législature, 4<sup>e</sup> session, 1895. Texte établi par Jean Boucher. Journal des débats, 1980. Assemblée nationale du Québec.

7- *L'Électeur, journal du soir*, 15 mai 1896 ; Louis-Olivier Taillon a été invité à passer au gouvernement fédéral ; l'ingénieur-civil Joseph-Narcisse Gastonguay (1849-1922), originaire de Victoriaville, a été nommé « directeur des travaux de colonisation » au Département de la Colonisation en 1895.

8- *La Nation*, 22 septembre 1906.

9- Rapport du Commissaire de la Colonisation et des Mines de la Province de Québec, 1898, pp. 50-51, 161-162 ; Rapport général du Ministre de la Colonisation et des Travaux publics (Québec), 1902 à 1905 ; Georges Nadeau a remplacé le contremaître Georges Barrette au Département de la Colonisation après le décès accidentel de ce dernier sur un chantier de pont le 30 juin 1900.

10- Biographie des parlementaires, Assemblée nationale du Québec ; *L'Action sociale*, 2 et 19 novembre 1908 ; idem, 20 mars 1909 ; *Le Lac Saint-Jean*, 7 janvier 1909 ; *La Gazette officielle du Québec*, 3 juillet 1909 ; Jean-Baptiste Carbonneau fut candidat libéral défait en 1904, élu sans opposition député libéral dans Lac-Saint-Jean à l'élection partielle du 14 octobre 1908. Il sera réélu en 1912.

11- *Le Progrès du Saguenay*, 8 mai 1928 ; *Le Colon*, 10 mai, 23 août 1928, 7 mars 1929 ; Le Québec compta un seul pont couvert plus long que le pont Carbonneau, celui de Batiscan (61-13-09), avec ses 378 mètres, mais qui exista de 1844 à 1870.