

Du pont Michel-Louis au pont Price

En 1862 le chemin Kénogami était achevé de Chicoutimi aux abords de Saint-Prime, ce qui a favorisé la progression de la colonisation vers le nord-ouest du lac Saint-Jean. Le prolongement du chemin de fer jusqu'à Roberval en 1888 a également amélioré les communications et les échanges commerciaux. Un hôtel prestigieux fut construit dans cette ville par l'entrepreneur ferroviaire philadelphien Horace Jensen Beemer. Simultanément, un système de transport maritime s'établissait sur la petite mer intérieure. D'abord réservé pour le transport du bois provenant des chantiers de Benjamin Alexander Scott et de James Gibb Ross le long des rivières Mistassini et Péribonka, il fut adapté et exploité par la firme *Ross, Beemer and Company* pour aider à la mobilité des habitants, des touristes, du service postal et des marchandises sur le pourtour du lac. Le gouvernement fédéral a fait construire des quais et des phares pour faciliter la navigation. Des bateaux à vapeur spacieux comme le *Péribonka*, le *Undine* et le *Mistassini*, assuraient les communications quotidiennes entre le terminus de Roberval et les nouveaux centres de colonisation de Saint-Prime, Saint-Félicien, Ticouapé, Saint-Édouard-de-Péribonka, Mistassini, La Pipe (Saint-Henri-de-Taillon) et la Grande Décharge.¹



Le vapeur Mistassini amarré au quai de l'hôtel Island House vers 1892. Photo : William Notman, Musée McCord VIEW-2720.A.

Les pères trappistes d'Oka fondèrent en janvier 1893 une extension de leur établissement sur les bords de la rivière Mistassibi dans le canton Pelletier. Le gouvernement voyait d'un bon œil la présence de cette institution pour favoriser la colonisation sur le versant nord du lac Saint-Jean et le 3 février, il avait mis à l'agenda un projet de loi pour octroyer gratuitement 2430 hectares de terres à la communauté de Mistassini. Le déblayage du terrain et la construction du monastère débutèrent au printemps 1893.²

Le lundi 27 août 1893, le modeste *campe* en bois rond des Trappistes (le monastère était alors en construction) était en effervescence. Les pères se préparaient à recevoir de la grand'visite. Déjà, la

caravane de *buggys* avait été signalée sur le chemin de Saint-Méthode. Parmi les occupants, le premier ministre Louis-Olivier Taillon accompagné de quelques-uns de ses collègues, ministres et députés, dont Joseph Girard, qui avait fait les invitations. Le parti ministériel, qui comptait le ministre de l'Agriculture Louis Beaubien, le président du Conseil législatif Thomas Chapais et le député de Sherbrooke Louis-Edmond Panneton, était arrivé à Roberval le samedi soir 25 août. S'étaient joints à l'excursion le député fédéral conservateur Louis de Gonzague Belley et le député de Portneuf Jules Tessier. Le clergé diocésain était représenté par le curé de Roberval J.-E. Lizotte et les abbés Henri Cimon, Alfred Tremblay et Maxime Hudon. Aussi du groupe, Georges Audet, maire de Roberval, Denis Gauthier de Saint-Félicien et Job Bilodeau de Chambord. Enfin, Alphonse Guay, journaliste du *Progrès du Saguenay* et Ernest Gagnon, fonctionnaire et homme de lettres, se feront un devoir de relater cette journée mémorable. Le but de la visite était de constater le progrès de la colonie du canton Pelletier et de faire l'inauguration du superbe pont neuf construit sur la rivière Mistassini. ³



L'humble monastère des pères trappistes vers 1893. Carte postale : BAnQ P547,S1,SS1,SSS1,D293,P09R.

En fin d'après-midi les pères attendaient toujours la caravane des dignitaires, qui avait d'abord été retardée pendant deux heures au passage du bac sur la rivière Ashuapmushuan à Saint-Félicien. Une légère ondée était tombée en matinée, mais le temps était revenu au beau fixe et il faisait très chaud lorsque les visiteurs atteignirent la rivière aux Caribous (Ticouapé) et firent une pause à l'église de Saint-Méthode-de-Ticouapé. La distance à parcourir entre Saint-Méthode et le pont de la Mistassini était de 30 kilomètres et la résidence des pères se trouvait encore à 1,5 kilomètre au nord-est du pont. La progression dans le canton Parent fut lente car les excursionnistes affamés descendirent plus d'une fois de voiture pour se gaver de bleuets appétissants sur les bords du chemin de colonisation. Un peu avant deux heures, la caravane s'arrêta à la ferme du pionnier Lalancette établi sur les bords de la rivière Mistassini. À trois heures, le pont de bois était enfin en vue des voyageurs. La scène qui s'offrait à eux était à couper le souffle ! En amont, la rivière se sépare en deux bras contournant des îles boisées pour aller se fusionner au cœur d'un rapide tumultueux, puis se frayer un passage sous la travée principale du pont appuyée sur les rochers formant un goulet. En aval, le flot accéléré s'engouffre dans une série de seuils, de cascades et de remous, et se fractionne à nouveau pour contourner des îlots rocheux. Au pied du rapide, les bras du cours d'eau se réunissent dans un bassin plus tranquille pour accueillir les eaux de la rivière au Foin (Mistassibi). ⁴



Pont de bois sur la rivière Mistassini à Mistassini vers 1903. Photo : William Notman, BAnQ P1,D176,P41.

Le pont de bois sur la Mistassini a été achevé au milieu de l'été 1893. Il mesurait 116,7 mètres de longueur, 5,8 mètres de largeur et son arche principale atteignait 49,7 mètres de portée. La structure était composée de deux travées de type *Town simple* et de trois travées de rive dont deux de type *arbalétriers et tirants multiples* et une passerelle à lambourdes. Le pont reposait sur des culées et des piliers faits de cages de bois munies d'avant-bec et recouvertes d'un lambris sur les faces exposées au courant. Les cordes supérieures et inférieures de la charpente étaient protégées des intempéries par un petit lambris et une minuscule toiture, et des jets-d'eau inclinés recouvraient le sommet des cages. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce pont était timidement couvert. Il semblait inachevé. Des jambes de force taillées dans un pied d'arbre ornaient les portiques. Le pont faisait honneur, disait-on, aux employés du département de l'Agriculture et de la Colonisation qui l'avaient construit « avec la plus grande économie », soit 4,400.00\$. L'ingénieur Louis-André Vallée en avait conçu les plans et devis et l'explorateur-inspecteur Joseph Bureau en a dirigé l'exécution. «C'est un ouvrage solide, élégant, de la plus belle apparence », décrivait *Le Courrier du Canada*.⁵

Après avoir franchi le pont, les excursionnistes atteignirent enfin l'habitation des Trappistes où un repas plus que bienvenu leur fut servi. Après s'être bien reposés, les voyageurs purent visiter les jardins potagers, le hangar ainsi que le moulin à scie en construction localisé sur la rive nord de la rivière au Foin, au pied du rapide. Un peu avant six heures, les pères Alban et Bernard et leurs visiteurs se rendirent au pont pour l'inauguration officielle. Des travailleurs de la ferme et quelques colons du voisinage, des femmes et quelques enfants se joignirent au cortège. L'évêque de Chicoutimi ne pouvant être présent, la bénédiction du pont a été réalisée par son délégué spécial, l'abbé Henri Cimon, qui fit une « jolie allocution de circonstance », entouré des pères vêtus de leurs robes blanches. Le premier ministre Taillon étonna l'assistance en entonnant le *Magnificat*, sa psalmodie accompagnée du mugissement des chutes et répondue en chœur par l'assistance. Le cantique fut suivi de son discours officiel et de celui du ministre Beaubien. *Le Courrier du Canada*,

alla jusqu'à écrire que le premier ministre avait fait tressaillir la foule d'enthousiasme ! Le journal ajoutait en guise de conclusion que la cérémonie avait eu lieu « avec un éclat et une pompe extraordinaires. » En ces temps de relation étroite entre le religieux et le politique, il était difficile de départager les deux influences. Le pont portera le nom de Michel en l'honneur de Mgr Labrecque et Louis en l'honneur du ministre de l'Agriculture, monsieur Beaubien. ⁶



Pont Michel-Louis, près de la ferme Scott et de l'établissement des Trappistes. Photo : AnC PA-24312.

Une députation venue de Normandin était allée à la rencontre des visiteurs de marque et les avait rejoints à Saint-Méthode pour les inviter à passer par Normandin à leur retour de Mistassini, mardi matin. Dans les faits, les plus endurcis arrivèrent à Normandin vers 1h00 du matin et furent logés chez l'habitant. La visite aux colons eût lieu en matinée. Les infatigables excursionnistes étaient de retour à Roberval durant la soirée du mardi 29 août par une pluie battante qui n'altéra en rien leur bonne humeur. ⁷

La construction du pont sur la rivière Mistassini aidait grandement la conquête du canton Pelletier. Afin de protéger tant soit peu son investissement en cas de sinistre, le ministère de la Colonisation et des Travaux publics a souscrit en 1905 à une police d'assurance de 2000.00\$ émise par *The Liverpool and London and Globe Insurance Company*. ⁸

Le pont Michel-Louis avait besoin de réparations en 1909. La déflexion de sa travée principale en inquiétait plus d'un. Le ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries Charles-Ramsay Devlin était de passage à Mistassini le 7 janvier 1909 en compagnie du secrétaire particulier du ministère, Denis Donovan, et de l'ingénieur et inspecteur des travaux de colonisation, Joseph-Narcisse Gastonguay. Le trio se rendit également à Péribonka. Avec une telle visite officielle dans le canton Pelletier, les paroissiens de Mistassini étaient confiants de voir réparer leur pont. En avril, les travaux n'étaient pas encore commencés et on s'inquiétait de la situation. Les glaces pourraient emporter la structure fragilisée. Un octroi de 2000.00\$ a été obtenu par le député Jean-Baptiste Carbonneau. De retour de Québec en décembre, il annonçait à ses concitoyens que le ministère de la

Colonisation avait décidé de reconstruire en neuf le pont de Mistassini. L'ingénieur J. N. Gastonguay a été envoyé sur les lieux pour préparer les plans et devis et, fidèle à son *modus operandi*, il a prévu l'ajout d'une couverture et des lambris pour en faire une structure durable. Des poutres triangulées de type *Town élaboré* supportent l'arche principale et des treillis mi-hauteur forment les trois petites travées. Enfin, un tablier supporté par des lambourdes sur tréteaux se charge de la passerelle nord. Les petites travées sont lambrissées à la verticale tandis que la grande arche est lambrissée à l'horizontale et ajourée d'une seule ouverture latérale sous les larmiers. ⁹



Le pont Price (61-60-30) en 1920. Outre la travée principale couverte, la structure comporte 3 petites travées mi-hauteur lambrissées. Photo : BAnQ E57,S44,SS1,PB9-83.



Une travée de type *Town élaboré* dont la portée se mesure avec audace à la force du courant. Photo : BAnQ E57,S44,SS1,PB9-88.

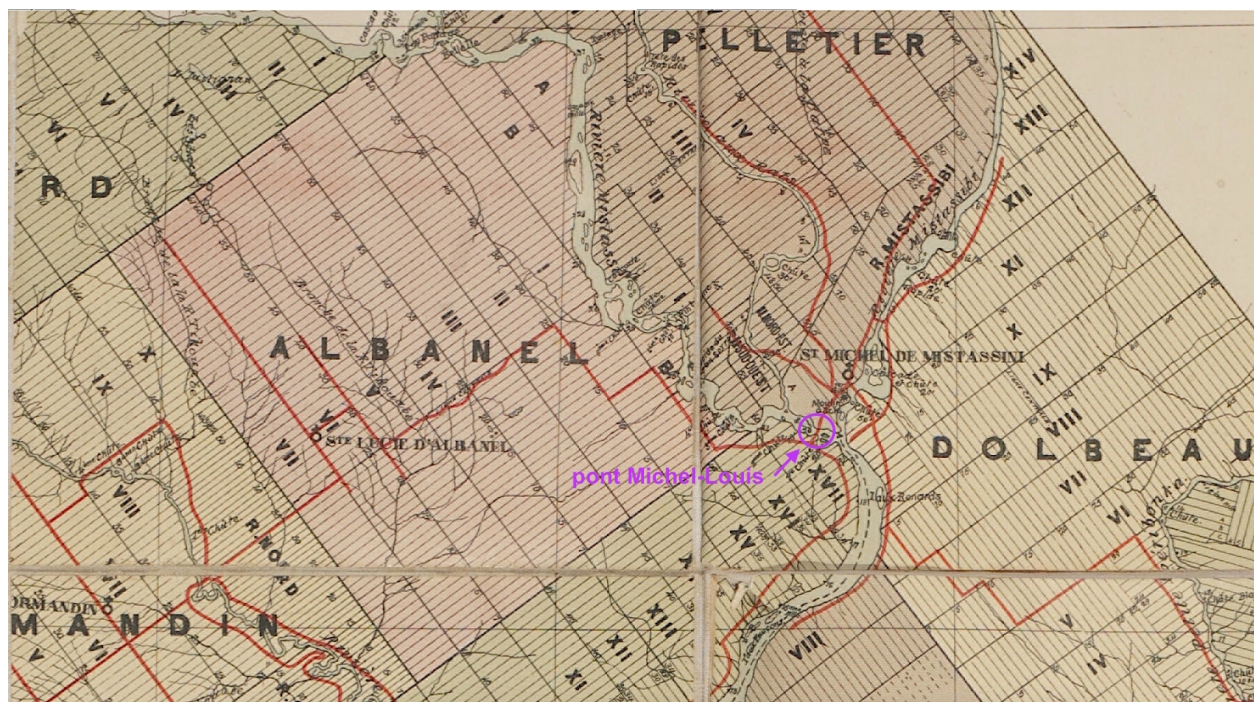
Le nom du premier pont de Mistassini ne semble pas avoir survécu à la reconstruction car l'appellation Price sera associée au pont couvert (61-60-30), et ce, plutôt dans les dernières années de son existence. Soumise à rude épreuve, la structure subira des réparations et des transformations multiples au fil du temps. Des montants verticaux seront élevés sur les trois travées mi-hauteur pour supporter un comble et une toiture vers 1920. Moins de vingt ans plus tard, les quatre petites travées composites seront remplacées par des travées couvertes de type *Town élaboré*. Les piliers seront bétonnés dans l'intervalle. Le vieux pont sera démoli en 1948 et remplacé par une structure en béton. ¹⁰



L'aspect du pont Price en 1928. La grande travée est demeurée intacte, mais les petites travées mi-hauteur sont coiffées d'un comble appuyé sur des montants verticaux. Photo : Studio Chabot, Roberval.



Des travées de type *Town* élaboré d'un bout à l'autre en 1944. Photo : Robert Sauvage. BAnQ E6,S7,SS1,P25836.



Site du pont Michel-Louis donnant accès au canton Pelletier. Plan Rosario Genest, 1901. BAnQ.

Au moment où avait lieu l'inauguration du pont Michel-Louis en 1893, les deux principaux artisans qui ont conçu et réalisé l'ouvrage étaient déjà investis d'autres responsabilités. Louis-A. Vallée occupait le poste d'ingénieur des chemins de fer au département des Travaux publics. Trois ans plus tôt, il avait été « prêté » à la Direction de la construction des ponts métalliques qui lui avait confié le mandat de choisir les sites de certains ponts métalliques dans la province, d'en concevoir les plans et devis et d'en surveiller la construction. À l'abolition de cette direction en 1892, Vallée était revenu aux chemins de fer. Lors de mandats ponctuels au ministère de l'Agriculture et de la Colonisation de

1886 à 1891, l'ingénieur avait préparé les plans et devis de plusieurs ponts de bois de type *Town's Lattice*. Son porte-folio contenait quelques jeux de plans prêts à l'emploi et facilement adaptables à diverses situations. Ce fut le cas pour le pont de la rivière Mistassini dont on lui demanda au reste de faire l'inspection au début de juin 1895.¹¹

Après le projet Mistassini, Joseph Bureau s'était vu confier la tâche de déterminer le site d'un nouveau pont sur la Grande Décharge, près d'Alma, et de diriger les travaux de construction dès le printemps suivant. (à suivre)

Gaétan Forest, juillet 2017

Références :

- 1- *Le Progrès du Saguenay*, 16 février 1888 ; *L'apport entrepreneurial écossais dans le développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean : le lieutenant-colonel Benjamin Alexander Scott, 1859-1928, mémoire par Carl Beaulieu, université du Québec à Chicoutimi, juin 1997* ; *Le monastère de Mistassini : sa suppression ou sa formation en prieuré, 1900-1903*. André Côté L. ès L., 1973 ; le lac Saint-Jean était connu des premières nations sous le nom de *Piackouakami*, ce qui signifie « lac peu profond ».
- 2- *Journal de l'Assemblée législative de la Province de Québec*, 1893, p. v. ; *Le Lac-Saint-Jean*, 10 mars 1904 ; le monastère des Trappistes de Mistassini sera proclamé prieuré en 1903.
- 3- *Le Progrès du Saguenay*, 17, 24 et 31 août 1893 ; *Le Courrier du Canada*, 31 août, 2, 5 et 7 septembre 1893 ; *Pages choisies*, Ernest Gagnon, 1917, pp 242-248.
- 4- *L'Action sociale*, 23 janvier 1909.
- 5- *Le Courrier du Canada*, 5 septembre 1893.
- 6- *Pages choisies*, Ernest Gagnon, 1917, pp 242-248.
- 7- idem.
- 8- *Rapport général du ministre de la Colonisation et des Travaux publics de la province de Québec, 1905*.
- 9- *Le Lac-Saint-Jean*, 7 et 14 janvier, 22 avril, 19 août et 30 décembre 1909.
- 10- Nombreuses photos et cartes postales à diverses époques ; les trois travées *Town* élaboré du pont Price du côté de Mistassini sont en fait une seule travée, mais continue et supportée par 2 culées et 2 piliers.
- 11- Louis A. Vallée figure à la liste du personnel du département des Travaux publics en tant qu'*ingénieur des chemins de fer* durant l'exercice financier 1890-1891. Durant le même exercice, il reçoit un salaire de 800\$ du département de l'Agriculture et de la Colonisation pour diverses inspections de travaux de drainage et de construction de ponts de colonisation (octrois spéciaux), bien qu'il ne fait pas partie du personnel régulier de ce département. Toutefois, son supérieur hiérarchique au DAC, H. A. Turgeon, le cite comme « notre ingénieur » ; *Rapport général du Commissaire des Travaux publics de la Province de Québec 1891* ; idem, 1895 ; *Rapport du Commissaire de l'Agriculture et de la Colonisation de la Province de Québec 1891*.