

P-06466

PONT DES DRAVEURS



RIMOUSKI (DISTRICT SAINTE-BLANDINE/MONT-LEBEL)

MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE

RÉALISÉ PAR :

Christophe-Hubert Joncas - Chargé de projet

Alexandre Petitpas - Historique de la municipalité

Andrée-Anne Coll - Historique du pont et évaluation patrimoniale

Ève Renaud-Roy - Relevé photographique

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS	9
ÉTUDE DE CARACTÉRISATION	10
1. IDENTIFICATION DU PONT	10
2. HISTORIQUE DE LA MUNICIPALITÉ	11
3. HISTORIQUE DU PONT	15
3.1 Les toponymes	26
3.2 Chronologie	27
4. LA STRUCTURE	29
4.1 Type et sous-type de structure	29
4.2 Concepteur	29
4.3 Constructeurs	30
4.4 Caractéristiques générales	30
4.5 Unicité	30
4.6 Degré d'authenticité	31
4.7 Ancienneté	32
4.8 Importance historique	32
4.9 Qualité du paysage et environnement	32
4.10 Potentiel de mise en valeur	33
4.11 Intérêt pour la conservation	33
RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE	34
GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INDICE PATRIMONIAL	46
CONCLUSION	47

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1. Plan du canton de Neigette en 1865. BAnQ, 03Q E21S555SS1SSS1PN 1A	12
Fig. 2. Vue aérienne du canton Macpès dans le secteur Sainte-Blandine en 1938. BAnQ, 03Q_E21S110SS1SSS3P064	13
Fig. 3. Chemin de campagne et paysage agricole à Sainte-Blandine en 1946. BAnQ, 01R_P24S4D153_001_1946	13
Fig. 4. Vue sur Sainte-Blandine et Mont-Label en 2020. On aperçoit en avant-plan le pont des Draveurs. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0078]	14
Fig. 5. Extrait de la carte cadastrale du canton Neigette, comté de Rimouski. L'étoile verte marque l'emplacement du pont P-06466, alors que les lignes pointillées représentent les chemins. BAnQ Rosemont - La Petite Patrie, G 3451 G46 s63 C37 Rimouski Neigette 1912 CAR	15
Fig. 6. Extrait du plan du comté de Rimouski d'après le cadastre, 1937. L'étoile verte marque l'emplacement du pont P-06466, alors que les points rouges marquent les cœurs villageois de Sainte-Blandine (au nord) et de Saint-Marcellin (au sud). BAnQ Rosemont - La Petite Patrie, G 3453 s63 C37 Rimouski 1937 CAR	16
Fig. 7. Vue sur l'entrée est (rive droite) du pont couvert en 1970. On constate que le portique est abîmé. Photo Pascal Conner, via pontscouverts.com	18
Fig. 8. Vue sur l'entrée est (rive droite) du pont des Draveurs avant 1982. On constate que l'état du portique s'est encore détérioré. Photo : Joseph D. Conwill, Pont'Âge, été 1985, vol. 4, no. 4, p. 5.	19
Fig. 9. On aperçoit en arrière-plan de l'établissement fermier le pont des Draveurs en 1981. BAnQ - Photo : Jean-Marie Cossette, P690,S1,D81-085-98	19
Fig. 10. Cette photo provenant d'une inspection menée par le ministère des Transports en 1982 montre que le pont semble avoir fait l'objet d'une restauration. Le portique et le lambris semblent être renouvelés et la peinture, récemment appliquée. Des panneaux de signalisation ont été apposés sur le portique. Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06466 : 1982-05-10 P-06466 Photo pont couvert Inspection DS.png	20
Fig. 11. Cette photo de 1984 montre que lors des travaux de 1982, la tôle de la toiture a été remplacée. Photo : André Groossens via pontscouverts.com	20
Fig. 12. Sur cette photo de 1991, on remarque la culée abîmée. On constate aussi que les poutres transversales du pont sont supportées par les cordes inférieures et par deux poutres longitudinales soutenues par des tiges d'acier. Tiré de Jean, Régis. Évaluation patrimoniale des ponts couverts de la Municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette. Québec, Ministère de la Culture, 1990. p.46.	21
Fig. 13. Sur cette photo de 1991, on remarque la présence de jets d'eau au-dessus des culées sur les murs longitudinaux. Tiré de Jean, Régis. Évaluation patrimoniale des ponts couverts de la Municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette. Québec, Ministère de la Culture, 1990. p.46.	22
Fig. 14. Pont des Draveurs en 1997. On remarque que l'extérieur du pont paraît en bon état et que la charge maximale indiquée est de 12 tonnes. Les culées n'ont toutefois pas encore été réparées à cette époque. Dossier P-06466 : 1997-06-03 P-06466 Photos - Mont Label - DS.pdf	22
Fig. 15. Photos de l'inspection par le Ministère en 2005. Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06466 : 2005-10-14 P-06466 Photographies [0001272].pdf	23
Fig. 16. On voit sur cette photo du pont prise en 2007 que les garde-corps en bois marquant les travées d'approche ont été remplacés par des glissières de sécurité normalisées. La charge maximale du pont a aussi été réduite à 8 tonnes. Photo : Pascal Conner via pontscouverts.com	24
Fig. 17. On voit sur cette photo du pont prise en 2015 que le portique est légèrement abîmé. Photo : Gérald Arbour via pontscouverts.com	25
Fig. 18. Dessin de fermes de type « Town élaboré » (« Town québécois »). Ministère des Transports du Québec, Manuel d'évaluation patrimoniale des ponts du Québec, 2011.	28
Fig. 19. On voit le système de rigidité ajouté dans les années 1950. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_8018.JPG]	30
Fig. 20. On remarque que la moulure faisant office de jet d'eau au-dessus de la culée a été retirée. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0605.JPG]	

Fig. 21. Jets d'eau discrets sur les jambages. Photo : Gérald arbour, 2018 via pontscouverts.com	31
Fig 23. Vue aérienne du pont vers le sud-est, on voit les terres agricoles du côté est et les montagnes forestières du côté ouest [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0130.JPG]	32
Fig. 22. Les abords du côté est, vue du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0594.JPG]	34
Fig. 24. Les abords et le portique d'entrée du côté est, vue vers le pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0574.JPG]	34
Fig. 25. Les abords du côté ouest, vue du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0595.JPG]	35
Fig. 26. Les abords et le portique d'entrée du côté ouest, vue vers le pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0597.JPG]	35
Fig. 27. Détails de l'ouvrage, côté nord (amont) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0600.JPG]	36
Fig. 28. Détails de l'ouvrage, côté sud (amont) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_8083.JPG]	36
Fig. 29. Surface de roulement, chasse-roue, garde-corps intérieur en bois et cordes inférieures simples. [2020-09-11 Pierre-Carrier Saint-Ulric IPS-Photo ERR_DSC_0587.JPG]	37
Fig. 30. Charpente du toit et couverture de tôle.[2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0583.JPG]	38
Fig. 31. Dessous du tablier et enrochement de la culée ouest. On voit le système de rigidité ajouté dans les années 1950. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_8018.JPG]	39
Fig. 32. Assise du caisson à claire-voie lambrissé, côté est. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0627.JPG]	40
Fig. 33. Lambris d'entrée. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0576.JPG]	41
Fig. 34. Ferme de type « Town québécois », ouvertures latérales et cordes simples. On voit les tiges métalliques faisant partie du système de rigidité du pont. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0585.JPG]	42
Fig. 35. Plaque du Ministère de la Culture et des Communications et de la Société québécoise des ponts couverts annonçant le nom du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0575.JPG]	43
Fig. 36. Affichage numérique, sur le caisson claire-voie lambrissé de la culée côté ouest du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0605.JPG]	43
Fig. 37. Annonce du pont couvert, chemin du Rang-Double (direction nord) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_7969.JPG]	44
Fig.38. Annonce du pont couvert, route des Pionniers (232) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_7968.JPG]	44
Fig 39. Vue aérienne du pont vers le sud-est [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0130.JPG]	45
Fig 40. Vue aérienne du pont vers le nord-est [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0069.JPG]	45

PERSONNES ET ORGANISMES RESSOURCES

Mme Anne Barrette

Directrice, Service urbanisme, permis et inspection
Ville de Rimouski

Action patrimoine

Détentrice du fonds d'archives de la Société québécoise des ponts couverts

BIBLIOGRAPHIE

Archives

Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec (BAssNQ)
Rapports annuels du Ministère des Travaux publics
Comptes publics

Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)

Cartes anciennes
Photographies anciennes
Articles de journaux

Ministère des Transports du Québec

Extraits fournis par la Direction générale des structures du Dossier-Ouvrages d'art du pont P-06466 de Content Server qui inclut les dossiers numériques de la Direction générale des structures (DGS), de la Direction générale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (DGBGI) et du Centre de conservation des documents (CCD).

Extraits fournis par la Direction générale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

P-06466 – Documents numériques

Autres
Croquis
Dernière inspection générale
Inventaire
Photos
Plans

Dossiers papier de la DGS et du CCD.

Société québécoise des ponts couverts

Revue Le Pont'Âge

Sites internet

Commission de la toponymie, *Mont-Lebel, municipalité*

https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=373264

Commission de la toponymie, *Rimouski*

https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=98682

Commission de la toponymie, *Neigette, (Petite) rivière*

https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=43681

Encyclobec, *L'âge d'or du régime seigneurial et son abolition*

http://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=209

Répertoire du patrimoine culturel, *Lessard, Pierre*

<https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=11739&type=pge>

Société rimouskoise du patrimoine, *Mont-Lebel; Sainte-Blandine*

<https://srdp.ca/inventaire/sainte-blandine/>

Ville de Rimouski, *Histoire de Rimouski, Sainte-Blandine; Mont-Lebel*

<https://rimouski.ca/rubrique/histoire-de-rimouski>

Ville de Rimouski, *Histoire de Mont-Lebel (avant 2002)*

https://rimouski.ca/fr/decouvrezRimouski/nav/histoire/mtlebel.html?iddoc=140520&page=detail_s.jsp

Balado découverte, *Sainte-Blandine et son église*

<https://baladodecouverte.com/circuits/326/poi/3051/sainte-blandine-et-son-eglise>

Rapport, études et monographies

Arbour, Gérald, Fernand Caron et Jean Lefrançois. *Les ponts couverts au Québec*. Ministère des Transports du Québec, 2005, 216 p.

Caron, Fernand. *Les ponts couverts au Québec. Bas-Saint-Laurent/ Gaspésie/ Îles-de-la-Madeleine/ inventaire*. Ministère des Transports du Québec, Direction des structures. Québec, 1996, 32 p.

Fortin, Jean-Charles, Lechasseur, Antonio et al. *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Collection Les Régions du Québec, 1994, 864 p.

Jean, Régis. *Évaluation patrimoniale des ponts couverts de la Municipalité régionale de Comté de Rimouski-Neigette*. Québec, Ministère de la Culture, 1990. 142 p.

Larocque, Paul et Bourdages, Jeannot et Collins, Pierre et Gosselin, Sylvain et Larrivée, Jean et Mimeault, Mario et Saindon, Richard. *Rimouski depuis ses origines*. 2006. 433 p.

Ministère des Transports du Québec, *Manuel d'évaluation patrimoniale des ponts du Québec*, 2011.

Rouillard, Eugène, *La colonisation dans les comtés de Témiscouata, Rimouski, Matane, Bonaventure et Gaspé*, Commissaire de la Colonisation et des Mines, 1899, 153 p. En ligne

Ruralys. *La conservation intégrée du patrimoine archéologique euroquébécois dans le développement régional: le territoire du Bas-Saint-Laurent*. 2007. 140 p. En ligne

Thibault, Henri-Paul. *Les ponts couverts du Québec : évaluation patrimoniale*. Québec, Ministère de la Culture, 1993. s.p.

AVANT-PROPOS

La présente étude a été conduite à la demande de la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, sous la supervision de Monsieur Stéphane Pelletier ing. Elle vise à déterminer l'indice patrimonial d'une structure, le pont des Draveurs P-06466 de Rimouski enjambant la Petite rivière Neigette, sur le chemin du Pont-Couvert. Elle s'inscrit dans le cadre de l'Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale telle que proposée en 2005.

L'indice patrimonial d'une structure (IPS) est déterminé selon une méthodologie développée par le ministère des Transports. La version 2005 de la grille d'analyse a été modifiée en 2011.

Pour déterminer cet indice, nous avons notamment consulté le dossier numérique préparé par la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (DGBGI) et les documents du Dossier-Ouvrages d'art Content Server (incluant des dossiers de la DGBGI, de la Direction générale des structures (DGS) et du Centre de conservation des documents (CCD), ainsi que les documents papiers des dossiers de la DGS et du CCD. De plus, nous avons rencontré certains acteurs clés de l'aménagement du territoire où se situe le pont. Ces rencontres nous ont notamment permis de préciser l'importance de l'ouvrage dans la communauté.

Nous nous sommes rendus sur place le 9 septembre 2020 pour effectuer un relevé photographique. Celui-ci a été réalisé par Andrée-Anne Coll (AAC) et Ève Renaud-Roy (ERR).

Le rapport se divise en trois parties. La première constitue l'étude du pont proprement dite. La seconde présente un sommaire du relevé photographique et la troisième partie présente la grille d'évaluation de l'indice patrimonial.

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION

Le pont des Draveurs est localisé à plus de 15 km au sud du centre-ville de Rimouski. Il est situé sur le chemin du Pont-Couvert qui enjambe la Petite rivière Neigette. Cette route relie le chemin du Rang Double, qui mène au secteur Saint-Blandine (district de Rimouski) et le noyau villageois de Saint-Marcellin.

1. IDENTIFICATION DU PONT

Numéro de structure :	P-06466
Nom :	des Draveurs
Année de construction :	1925
Route :	chemin du Pont-Couvert
Obstacle :	Petite rivière Neigette
Municipalité :	Rimouski (secteurs Sainte-Blandine/Mont-Lebel)
MRC:	MRC Rimouski-Neigette
Direction générale territoriale	Direction générale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
Coordonnées :	48°21'49.957" N / 68°22'6.517" O
Coordonnées décimales :	
Latitude :	48,363877
Longitude :	-68,3684769
Ancien cadastre	lots 45 et 46 du rang IV du canton de Macpès
Circonscription foncière	Rimouski
Lots (cadastre du Qc)	3 645 444 + 3 645 445

2. HISTORIQUE DE LA MUNICIPALITÉ

C'est en 1696 qu'est concédée par le gouverneur Frontenac à Pierre de Lessard et son épouse Barbe Fortin une seigneurie dont le territoire comprend ce qui deviendra Sainte-Blandine et Mont-Label. La seigneurie de Lessard aurait également eu pour nom seigneurie de Pointe-au-Père.¹ Elle sera revendue par ses héritiers aux frères Lepage qui possèdent la seigneurie de Rimouski, voisine.² Malgré les changements seigneuriaux survenus au XVIIIe siècle, le territoire de cette seigneurie demeure largement inoccupé jusqu'en 1810.³

En ce qui concerne plus spécifiquement le territoire de Sainte-Blandine, c'est vers 1854 que s'y installent les premières familles de colons, dans les profondeurs de l'ancienne seigneurie⁴. Il s'agit alors principalement de familles ayant quitté Rimouski pour s'installer à l'endroit qu'on appelait « la Montagne »⁵. La population y vivait principalement de l'exploitation forestière grâce à la forêt qui comptait de nombreuses espèces d'arbres⁶. On rapporte d'ailleurs une forte emprise des moulins et des chantiers dans cette région à l'époque⁷.

Desservi en tant que mission en 1870, c'est en 1871 qu'une première chapelle est construite à Sainte-Blandine. Dix ans plus tard, soit en 1881, la municipalité est érigée en paroisse et elle obtient un premier bureau de poste⁸. La paroisse de Sainte-Blandine aurait par ailleurs été formée à même le canton Neigette qui couvre alors 15 000 acres et comprend neuf rangs⁹.

¹ Répertoire du patrimoine culturel, *Lessard, Pierre*, <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=11739&type=pge>

² *L'âge d'or du régime seigneurial et son abolition*, http://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=209

³ Répertoire du patrimoine culturel, *Lessard, Pierre*, <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=11739&type=pge>

⁴ Ville de Rimouski. « Histoire de Rimouski: Sainte-Blandine », <https://rimouski.ca/rubrique/histoire-de-rimouski>

⁵ Sainte-Blandine et son église, <https://baladodecouverte.com/circuits/326/poi/3051/sainte-blandine-et-son-eglise>

⁶ *La colonisation dans les comtés de Temiscouata, Rimouski, Matane, Bonaventure et Gaspé*, Adélar Turgeon, 1899 <http://collections.banq.qc.ca/bitstream/52327/2022093/1/99159.pdf>

⁷ http://semaphore.uqar.ca/id/eprint/649/1/RIMOUSKI_ORIGINES.pdf

⁸ Ville de Rimouski. « Histoire de Rimouski: Sainte-Blandine », <https://rimouski.ca/rubrique/histoire-de-rimouski>

⁹ *La colonisation dans les comtés de Temiscouata, Rimouski, Matane, Bonaventure et Gaspé*, Adélar Turgeon, 1899 <http://collections.banq.qc.ca/bitstream/52327/2022093/1/99159.pdf>



Fig. 1. Plan du canton de Neigette en 1865. BANQ, 03Q E21S555SS1SSS1PN 1A

En 1932, une dispute entre les habitants du rang double de Sainte-Blandine et le conseil municipal entraîne la création d'une nouvelle municipalité : Mont-Label¹⁰. Faisant toujours partie de la paroisse de Sainte-Blandine, la nouvelle municipalité occupe une partie des rangs II et IV du canton de Macpès, voisin du canton de Neigette.

¹⁰ Ville de Rimouski. « Histoire de Rimouski: Mont-Label », <https://rimouski.ca/rubrique/histoire-de-rimouski>



Fig. 2. Vue aérienne du canton Macpès dans le secteur Sainte-Blandine en 1938. BAnQ, 03Q_E21S110SS1SSS3P064



Fig. 3. Chemin de campagne et paysage agricole à Sainte-Blandine en 1946. BAnQ, 01R_P24S4D153_001_1946

L'année 1945 voit l'électrification des municipalités de Sainte-Blandine et de Mont-Lebel.¹¹ En 1965, l'installation d'un système d'égout et d'aqueduc complète la modernisation des infrastructures. C'est également dans les années 1960 qu'est inaugurée, sur le versant nord du mont Blanc à Sainte-Blandine, le Centre de ski de Rimouski aussi connu sous le nom de Val-Neigette.¹² Ce centre de ski a été un moteur économique significatif pour la municipalité.

En 2002, Sainte-Blandine et Mont-Lebel fusionnent avec Rimouski créant ainsi avec les municipalités de Rimouski-Est, de Sainte-Odile-sur-Rimouski ainsi que de Pointe-au-Père la nouvelle Ville de Rimouski. À plusieurs kilomètres au sud du centre-ville de Rimouski, le territoire de ces deux anciennes municipalités demeure encore aujourd'hui largement agricole et forestier.



Fig. 4. Vue sur Sainte-Blandine et Mont-Lebel en 2020. On aperçoit en avant-plan le pont des Draveurs. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0078]

¹¹ Ville de Rimouski. « Histoire de Rimouski: Mont-Lebel », <https://rimouski.ca/rubrique/histoire-de-rimouski>

¹² *Journal Le soir*, « Petite histoire du ski à Rimouski ». <https://journallesoir.ca/2020/12/01/petite-histoire-du-ski-a-rimouski/>

3. HISTORIQUE DU PONT

Une voie en marge du réseau de routes régionales

Le pont des Draveurs est situé au-dessus de la Petite rivière Neigette, à la limite entre le canton Neigette (rang IV, lots 45 et 46) et le canton de Macpès (rang III, lot 45). Avant la construction du pont couvert dans les années 1920, il ne semble pas y avoir d'occupation importante du territoire à cet endroit. C'est à partir de 1912 que l'on voit apparaître sur les cartes anciennes un chemin longeant la Petite rivière Neigette et traversant le cours d'eau à l'emplacement actuel du pont couvert. Toutefois, ce chemin n'existe plus aujourd'hui et il n'a pas été possible de savoir de quelle nature était faite la traverse permettant d'enjamber la rivière (pont ou bac).

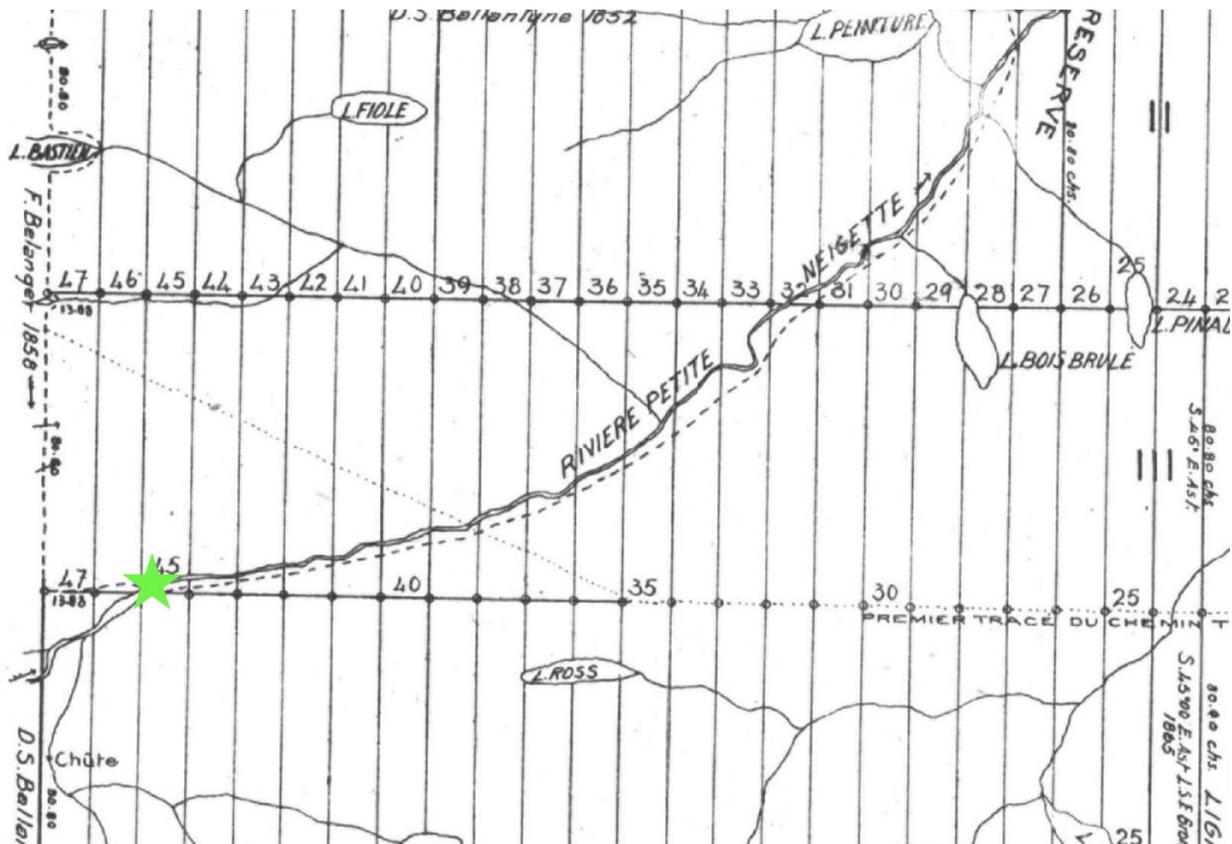


Fig. 5. Extrait de la carte cadastrale du canton Neigette, comté de Rimouski. L'étoile verte marque l'emplacement du pont P-06466, alors que les lignes pointillées représentent les chemins. BAnQ Rosemont - La Petite Patrie, G 3451 G46 s63 C37 Rimouski Neigette 1912 CAR

La route sur laquelle se trouve le pont couvert, appelée dans les documents officiels « chemin des rangs 3 et 4 » ou « route du Lac-à-Quenon » (aujourd'hui chemin du Pont-Couvert), se connecte le chemin du Rang-Double au noyau villageois de Saint-Marcellin. Le chemin du Rang-Double se connecte également à la route régionale (232) et rejoint le village de Sainte-Blandine. Il faut toutefois souligner que la route sur laquelle se trouve le pont couvert n'est pas le parcours le plus efficace pour relier les deux villages, puisqu'ils sont tous deux desservis par le réseau de routes régionales (routes 232 et 234).

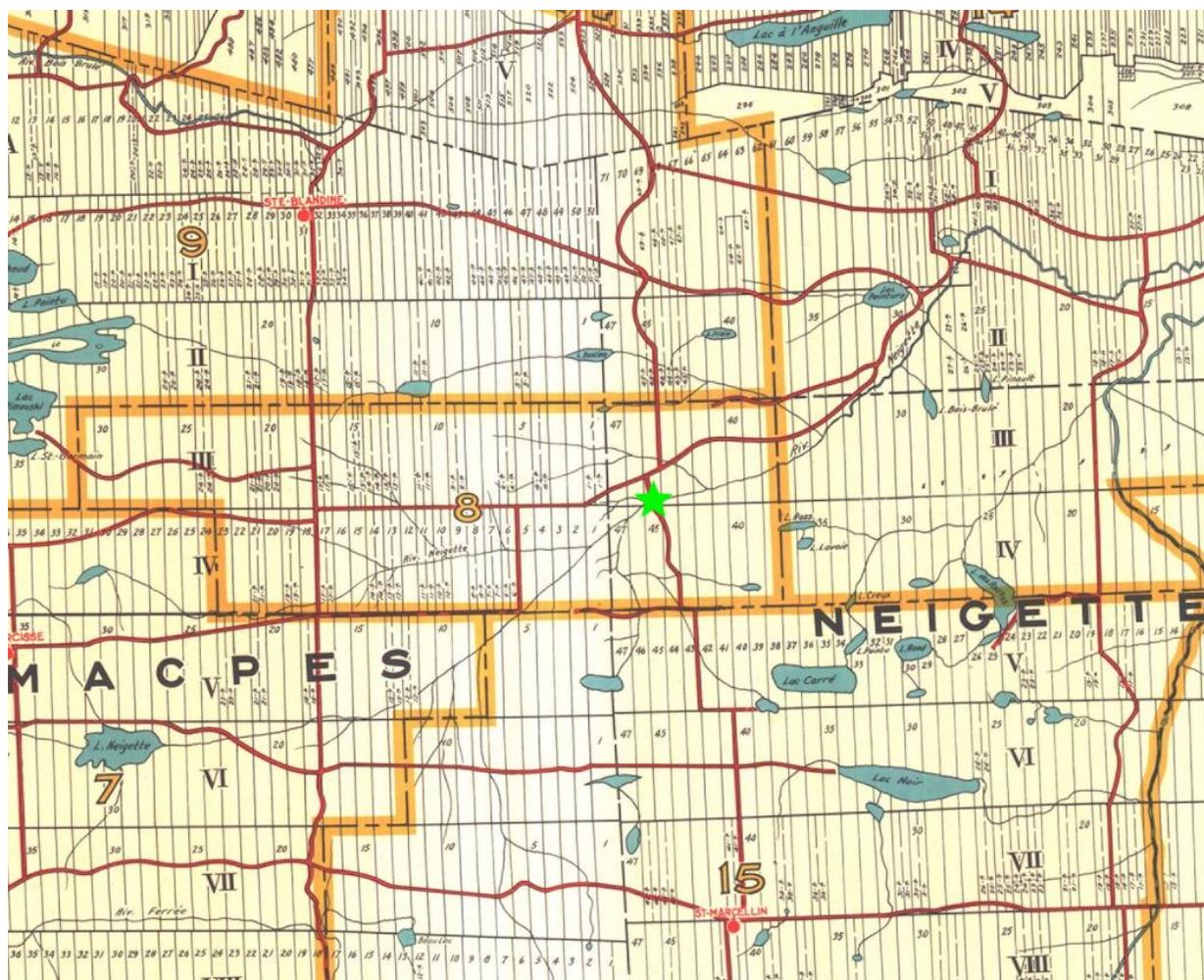


Fig. 6. Extrait du plan du comté de Rimouski d'après le cadastre, 1937. L'étoile verte marque l'emplacement du pont P-06466, alors que les points rouges marquent les cœurs villageois de Sainte-Blandine (au nord) et de Saint-Marcellin (au sud). BAnQ Rosemont - La Petite Patrie, G 3453 s63 C37 Rimouski 1937 CAR

La construction des Draveurs

Bien que certaines sources indiquent 1930 comme année de construction¹³, l'analyse des rapports généraux émis annuellement par le ministère de la Colonisation et le ministère des Travaux publics entre 1920 et 1935 laissent plutôt croire que sa construction daterait d'environ 1925, comme l'inscrit le ministère des Transports du Québec dans ses documents officiels¹⁴. On trouve en effet dans le rapport du ministre de la Colonisation datant de 1925, la mention de l'«ouverture de la route à travers le lot 45 du rang III du canton de Neigette»¹⁵. Aucune indication spécifique n'accompagne cette mention. La date de construction du pont couvert ne peut donc

¹³ Les documents provenant du ministère de la Culture, notamment les évaluations patrimoniales réalisées en 1991 et 1993 ainsi que le Répertoire du patrimoine culturel du Québec indiquent 1930 comme année de construction. Le panneau installé sur le pont par ce ministère en collaboration avec la Société québécoise des ponts couverts indique aussi 1930.

¹⁴ L'inventaire détaillé indique, notamment, 1925. Ministère des Transports du Québec. Dossier P_06466 : 2018-09-04 P-06466 Rapport d'inventaire détaillé.pdf

¹⁵ Assemblée nationale du Québec. « Rapport général du ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1925 ». C59A1 A1 1925 P. gov.

pas être entièrement confirmée. Quoiqu'il en soit, lors de sa construction, le pont se trouve sur le territoire de Sainte-Blandine, mais, quelques années plus tard, il fera partie de la nouvelle municipalité de Mont-Label. Cette dernière est en effet créée en 1932 par le détachement d'une partie du territoire de Saint-Blandine.

L'ensemble des sources consultées s'entend par ailleurs sur le fait qu'il s'agit d'un ouvrage financé par le ministère de la Colonisation qui avait la responsabilité de construire les ponts de bois et les chemins de colonisation dans la région à cette époque.

Entretien et travaux majeurs du pont

Les documents d'inspection et d'entretien des ministères de la Voirie, des Travaux publics et des Transports du Québec, qui ont le mandat d'entretenir les ponts à partir des années 1950, renseignent sur les interventions qui ont eu lieu sur le pont des Draveurs au fil du temps.

Entre sa construction et les années 1950, aucune information sur les travaux et réparations qui ont dû y être faits n'a été trouvée. Il faut noter que ce pont est éloigné des villages environnants et ne se trouve pas sur un parcours très emprunté dans la région. Ainsi, les mentions de sa présence sont pratiquement inexistantes dans les journaux de l'époque.

Selon les documents du ministère des Travaux publics, le pont est l'objet de travaux en 1954. À la suite d'une inspection menée à l'automne, on propose de renouveler le tablier et d'améliorer les approches « en faisant quatre encoignures de pierre et en exhaussant les remblais »¹⁶. En effet, on constate que le « tablier est trop faible pour les charges lourdes actuelles » et, au moment de l'inspection, le pont est fermé aux véhicules lourds.

À la suite de l'inspection de 1954, on propose aussi d'ajouter un système de rigidité (tirants horizontaux et longerons en bois sous le plancher)¹⁷. Ce type d'intervention, qui permet de renforcer le platelage et de corriger les constructions dont la cambrure montre des signes d'affaissement, a été recommandé de façon quasiment systématique dans les années 1950¹⁸. Ces travaux sont effectués au cours du printemps 1955¹⁹. Au même moment, le pont est peint en gris et vert. Puisqu'il était autrefois appelé « pont rouge », on peut supposer que sa couleur d'origine était le rouge.

Par la suite, aucun document textuel du ministère des Travaux publics ou des Transports ne recense la nature des inspections et des travaux effectués sur le pont jusqu'en 1995. Certaines communications officielles de la municipalité de Mont-Label, conservées par la Société québécoise des ponts couverts, nous en apprennent un peu plus sur le pont.

¹⁶ Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06446 : Lettre de Roméo Lorrain à Alfred Dubé, 6 octobre 1954.

¹⁷ Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06446 : Lettre de Roméo Lorrain à Alfred Dubé, 6 octobre 1954.

¹⁸ Arbour, Gérald, Fernand Caron et Jean Lefrançois. *Les ponts couverts au Québec*. Ministère des Transports du Québec, 2005, p.40.

¹⁹ Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06446 : 1955-05-06 P-06466 Tablier, système de rigidité, peinture, encoignures et approches [1027333].pdf

En 1977, le secrétaire-trésorier de la municipalité de Mont-Label répond à un questionnaire sur le pont couvert envoyé par le ministère des Transports. On apprend à travers les réponses données par le fonctionnaire que le pont est localement appelé « pont rouge »²⁰. Puis, en 1989, une résolution de la Corporation municipale de Mont-Label pour que le pont couvert soit officiellement appelé « pont des Draveurs », et ce, « à la demande de la Société québécoise des ponts couverts Inc. »²¹. Ce nom fait vraisemblablement référence à l'activité de drave qui a marqué l'histoire du comté de Rimouski, mais aucun document consulté n'indique que cette activité était particulièrement pratiquée sur la Petite rivière Neigette ou aux environs du pont.

Par ailleurs, les quelques photos prises par des particuliers ou par des responsables du Ministère au fil des décennies 1970, 1980 et 1990 nous renseignent sur l'état du pont au fil des ans. Entre 1970 et 1982 (figures 8, 9 et 11), on remarque en effet que le pont a été repeint et que des glissières de sécurité en acier ont été ajoutées. De plus, on remarque que le portique a été endommagé au fil des années.



Fig. 7. Vue sur l'entrée est (rive droite) du pont couvert en 1970. On constate que le portique est abîmé. Photo Pascal Conner, via pontscouverts.com

²⁰ Corporation municipale de Mont-Label. *Lettre de J.-Antoine Boudreault à Rosaire Tremblay*. Archives de la Société québécoise des ponts couverts.

²¹ Corporation municipale de Mont-Label. *Résolution du 3 avril 1989*. Archives de la Société québécoise des ponts couverts.



Fig. 8. Vue sur l'entrée est (rive droite) du pont des Draveurs avant 1982. On constate que l'état du portique s'est encore détérioré. Photo : Joseph D. Conwill, *Pont'Âge*, été 1985, vol. 4, no. 4, p. 5.



Fig. 9. On aperçoit en arrière-plan de l'établissement fermier le pont des Draveurs en 1981. BAnQ - Photo : Jean-Marie Cossette, P690,S1,D81-085-98



Fig. 10. Cette photo provenant d'une inspection menée par le ministère des Transports en 1982 montre que le pont semble avoir fait l'objet d'une restauration. Le portique et le lambris semblent être renouvelés et la peinture, récemment appliquée. Des panneaux de signalisation ont été apposés sur le portique. Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06466 : 1982-05-10 P-06466 Photo pont couvert Inspection DS.png



Fig. 11. Cette photo de 1984 montre que lors des travaux de 1982, la tôle de la toiture a été remplacée.
Photo : André Groossens via pontscouverts.com

En 1990, l'affaissement des culées entraîne la fermeture du pont. La Société québécoise des ponts couverts se désole de cette situation²², de même que la municipalité de Mont-Label. Cette situation perdure durant près de deux ans et mène la municipalité à adopter une résolution, en octobre 1992, pour demander au ministère des Transports « un octroi de 85,000\$ en vue de la réparation de notre pont couvert »²³. En 1993, à la suite de la réforme Ryan, le pont devient de responsabilité municipale. Il semble que la municipalité procède à certaines réparations, puisque le pont est ouvert à la circulation en juin 1993²⁴. La nature de ces réparations n'a toutefois pas pu être identifiée.



Fig. 12. Sur cette photo de 1991, on remarque la culée abîmée et que les lambris verticaux sont pratiquement disparus. On constate aussi que les traverses du tablier du pont sont supportées par les cordes inférieures et par deux longerons soutenus par des tiges métalliques. Tiré de Jean, Régis. Évaluation patrimoniale des ponts couverts de la Municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette. Québec, Ministère de la Culture, 1990. p.46.

Dans la fiche d'inspection qui est remplie en 1995 par Fernand Caron pour le compte du ministère des Transports du Québec, il est indiqué que les culées sont pourries, affaissées et que leur recouvrement est délabré²⁵. On note aussi que le pont couvert présente une légère cambrure.

²²Arbour, Gérald. « En vrac ». *Le Pont'Âge*, Vol. 12, no.1, p. 2.

²³ Corporation municipale de Mont-Label. *Résolution du 5 octobre 1992*. Archives de la Société québécoise des ponts couverts.

²⁴ Ministère des Transports du Québec. Dossier P-06466_1998-05-26 P-06466 Affichage - Installation de la signalisation requise [0119853].pdf

²⁵ Ministère des Transports du Québec. Dossier P-06466_1995-06-15 P-06466 Fiche pour les ponts couverts et plan de localisation [0841224].pdf



Fig. 13. Sur cette photo de 1991, on remarque la présence de jets d'eau au-dessus des culées de type caisson à claire-voie lambrissé. Tiré de Jean, Régis. Évaluation patrimoniale des ponts couverts de la Municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette. Québec, Ministère de la Culture, 1990. p.46.



Fig. 14. Pont des Drapeurs en 1997. On remarque que l'extérieur du pont paraît en bon état et que la charge maximale indiquée est de 12 tonnes. Les culées n'ont toutefois pas encore été réparées à cette époque. Dossier P-06466 : 1997-06-03 P-06466 Photos - Mont Lebel - DS.pdf

En 1998, une dispute éclate entre la Municipalité de Mont-Lebel et le ministère des Transports du Québec en lien avec les panneaux de signalisation qui doivent être installés à l'entrée du

pont. À travers leurs échanges, on comprend que le Ministère a fermé le pont à la circulation, puisqu'il le juge trop dangereux, et qu'il souhaite que la Municipalité installe un panneau abaissant la charge du pont à 8 tonnes et ajoute un gabarit à l'entrée²⁶. La Municipalité de Mont-Label refuse toutefois d'acquiescer à cette demande tant que le pont est « risqué pour la sécurité de ses utilisateurs »²⁷. Par le biais de la résolution qu'il envoie au ministère des Transports du Québec, le conseil municipal indique qu'il est toujours en attente de la subvention pour réparer le pont des Draveurs.

Il n'a pas été possible de retracer d'autres travaux majeurs sur ce pont couvert jusqu'à nos jours. Les photos subséquentes montrent que l'extérieur du pont est maintenu en bon état, mais aucun document ne nous renseigne sur sa structure avant 2018. La couleur de la tôle passe du blanc au vert entre 1997 et 2005 (figure 15).



Fig. 15. Photos de l'inspection par le Ministère en 2005. Ministère des Transports du Québec, Dossier P-06466 : 2005-10-14 P-06466 Photographies [0001272].pdf

²⁶ Ministère des Transports du Québec. Dossier P-06466_1998-05-26 P-06466 Affichage - Installation de la signalisation requise [0119853].pdf

²⁷ Ministère des Transports du Québec. Dossier P-06466_1998-05-26 P-06466 Affichage - Installation de la signalisation requise [0119853].pdf



Fig. 16. On voit sur cette photo du pont prise en 2007 que les garde-corps en bois marquant les travées d'approche ont été remplacés par des glissières de sécurité GTOG. La charge maximale du pont a aussi été réduite à 8 tonnes. Photo : Pascal Conner via pontscouverts.com



Fig. 17. On voit sur cette photo du pont prise en 2015 que le portique est légèrement abîmé. Photo : Gérald Arbour via pontscouverts.com

3.1 Les toponymes

3.1.1 Pont :

des Draveurs

En 1989, le conseil municipal de la Corporation municipale de Mont-Label adopte une résolution pour que le pont couvert soit officiellement appelé « pont des Draveurs »²⁸, et ce, « à la demande de la Société québécoise des ponts couverts Inc. ». Ce nom fait vraisemblablement référence à l'activité de drave qui a marqué l'histoire du comté de Rimouski, mais aucun document consulté n'indique que cette activité était particulièrement pratiquée sur la Petite rivière Neigette.

Auparavant, ce pont était simplement appelé « pont rouge » par les gens de la municipalité, à l'instar de plusieurs autres ponts couverts au Québec.

3.1.2 Voie de communication :

Chemin du Pont-Couvert

Le toponyme du chemin est officialisé en 2004. Il est nommé ainsi en l'honneur du pont des Draveurs.

3.1.3 Cours d'eau :

Petite rivière Neigette

Selon la Commission de toponymie du Québec, ce nom fait référence à un diminutif local employé pour décrire une faible chute de neige.

3.1.4 Municipalités :

Mont-Label

Selon la Commission de toponymie du Québec, la municipalité a été nommée ainsi en l'honneur de son premier maire, Jean-Baptiste Label.

Sainte-Blandine

Selon la Commission de toponymie du Québec, la municipalité a été nommée ainsi en mémoire de Blandine de Lyon, jeune fille martyrisée durant l'Antiquité.

Rimouski

Selon la Commission de toponymie du Québec, la municipalité a été nommée ainsi en référence à la rivière du même nom. Son nom provient de la langue mi'gmaq et signifierait «pays des chiens», possiblement en référence aux loups marins présents dans les environs.

²⁸ Commission de la toponymie, *Pont des Draveurs*

https://toponymie.gouv.qc.ca/ct/toposweb/Fiche.aspx?no_seq=238793

3.2 Chronologie

1925	Construction du pont P-06466 (des Draveurs) au-dessus de la Petite rivière Neigette à la hauteur du lot 45 et 46 du quatrième rang du canton de Macpès et du troisième rang du canton de Neigette. Celui-ci est vraisemblablement financé par le ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.
1952	Travaux de réparation par le ministère des Travaux publics : <ul style="list-style-type: none"> - Remplacement du tablier; - Ajout d'un système de rigidité (longerons en bois et tiges de métalliques filetées horizontales) - Amélioration des approches « en faisant quatre encoignures de pierre et en exhaussant les remblais » - Peinture du pont (vert et gris)
1982	Travaux de restauration du pont par le ministère des Transports : <ul style="list-style-type: none"> - Remplacement des planches de lambris délabrées ou arrachées - Peinture du pont - Ajout de panneaux de signalisation
1989	Officialisation du nom « des Draveurs » par la Commission de toponymie du Québec.
1990 à 1992	Le pont est fermé à la circulation puisqu'il est jugé trop dangereux en raison de ses culées qui sont pourries et nécessitent des réparations.
1993	Le pont devient la responsabilité de la municipalité de Mont-Lebel. Il est rouvert à la circulation en juin 1993. Aucune information quant aux travaux qui y ont lieu n'a pu être retracée.
1991	Évaluation patrimoniale selon les critères du ministère de la Culture du pont couvert par M. Henri-Paul Thibault du ministère de la Culture. Le pont Pierre-Carrier obtient une note de 39/100 et un classement de 90/106.
1992	Demande d'installation de panneaux indiquant le nom du pont et son année de construction par la Société québécoise des ponts couverts à la municipalité de Mont-Lebel.
1993	Inspection constatant l'état du pont par M. Fernand Caron. Il note que son état général est « bon », mais que les culées sont encore en très mauvais état.
2002	Fusion de la municipalité de Mont-Lebel et de la Ville de Rimouski.
Entre 1997 et 2005	Le pont est fermé à la circulation momentanément en 1998. Les charges à l'entrée du pont sont modifiées (12 tonnes à 8 tonnes). On procède au début des années 2000 à certains travaux de réparation, bien qu'aucun document ne décrit ces travaux. Les archives photographiques montrent que des

glissières de sécurité GTOG ont remplacé les garde-corps en bois et que la toiture est désormais en tôle verte.

2004

Officialisation du nom « chemin du Pont-Couvert » par la Commission de toponymie du Québec. Cette route était auparavant appelée « route du Lac-à-Quénon » en référence à l'étendue d'eau située à proximité.

4. LA STRUCTURE

4.1 Type et sous-type de structure

Le pont couvert des Draveurs est un pont couvert de type « Town québécois » avec cordes supérieures et inférieures simples. Ce type de ferme est inspiré du système de treillis breveté par Ithiel Town en 1820. Afin de le rendre plus rapide à construire et moins coûteux, les ingénieurs du gouvernement du Québec ajoutent au modèle de Town des montants verticaux²⁹, en allégeant les pièces de bois et en simplifiant les assemblages. Faute de brevets, ce système a été désigné sous le nom de «Town élaboré» (ou «Town québécois») comme typique au Québec pour les ponts couverts³⁰.

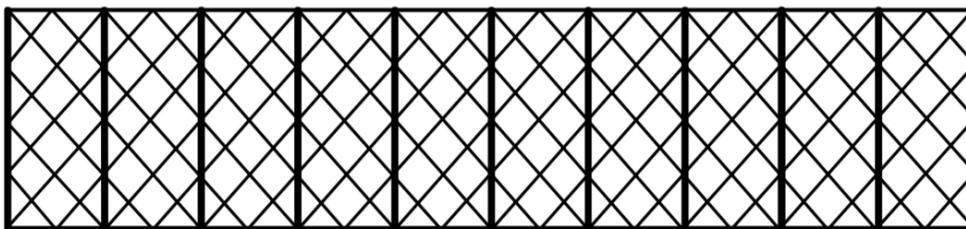


Fig. 18. Dessin de fermes de type « Town élaboré » (« Town québécois »). Ministère des Transports du Québec, Manuel d'évaluation patrimoniale des ponts du Québec, 2011.

Sa charpente est couverte d'un lambris de planches embouvetées horizontales. Le lambris extérieur est peint en gris et les moulures ainsi que la toiture sont vertes. La charpente est coiffée d'un toit à deux versants droits recouvert de tôle.

Un système de rigidité ou de renforcement du tablier (tirants horizontaux et longerons sous le platelage) a été ajouté au pont en 1954.

Le pont des Draveurs possède une travée simple de 93 pieds (28,3 m). Les fermes s'appuient sur deux culées de type caisson à claire-voie lambrissées.

4.1.1 Approches

Les approches ont une voie carrossable en gravier délimitée par des glissières de sécurité GTOG (glissière en tôle ondulée galvanisée) .

4.2 Concepteur

Les concepteurs de ce pont couvert, à l'instar de la plupart des ponts du même type, sont demeurés dans l'anonymat.

²⁹ Arbour, Gérald, Fernand Caron et Jean Lefrançois. *Les ponts couverts au Québec*. Ministère des Transports du Québec, 2005, p. 66.

³⁰ Thibault, Henri-Paul. *Les ponts couverts du Québec : évaluation patrimoniale*. Québec, Ministère de la Culture, 1993. s.p.

Il est probable qu'il s'agisse d'un plan élaboré par un ingénieur du ministère de la Colonisation, puisque ce dernier a vraisemblablement financé la construction du pont.

4.3 Constructeurs

La nature de l'ouvrage et sa position dans un secteur de colonisation laissent supposer que ce sont des travailleurs locaux en recherche d'un gagne-pain, colons et défricheurs qui ont construit le pont.

En outre, l'exploitation forestière qui bat son plein dans le secteur à cette époque ainsi que la présence de nombreux moulins à scie à proximité laissent croire que le bois utilisé pour la construction du pont des Draveurs provenait des environs.

4.4 Longueur des travées

Longueur totale du pont :	28,3 mètres
Longueur du tablier :	28,3 mètres

4.5 Caractéristiques générales

4.5.1 Unicité

Le pont des Draveurs n'est pas unique. Il n'est pas le plus vieux ni l'unique spécimen d'un sous-type.

4.5.2 Rareté du sous-type de structure

En 2021, il restait 66 ponts couverts de type « Town québécois » au Québec.

4.5.3 Plus longue travée d'un sous-type de structure

La plus longue travée de ce type de sous-type de structure est de 44,2 mètres.

4.5.4 Plus long pont d'un sous-type de structure

Le plus long pont couvert de type « Town québécois » est de 150,8 mètres.

4.5.5 Type d'assemblage

Clous et boulons.

4.5.6 Caractéristiques particulières

- Élément structural distinctif - Town québécois
- Inventorié au Répertoire du patrimoine culturel du Québec
- Larmiers à faux cintre
- Jets d'eau aux culées
- Jets d'eau aux jambages
- Portique de colonisation

4.6 Degré d'authenticité

Le platelage du pont des Draveurs a été renforcé par l'ajout d'un système de longerons-tirants (tirants horizontaux sous le platelage (traverses et plancher)) dans les années 1950.

La visite terrain de septembre 2020 a également permis de constater que la moulure faisant office de jet d'eau au-dessus des culées a été retirée (voir figures 14 et 21).



Fig. 19. On voit le système de renforcement du platelage ajouté dans les années 1950. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_8018.JPG]



Fig. 20. On remarque que le jet d'eau aux culées a été retirée. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0605.JPG]



Fig. 21. Jets d'eau discrets sur les jambages. Photo : Gérald Arbour, 2018 via pontscouverts.com

4.7 Ancienneté

Construit vers 1925, le pont P-06466 n'est pas le plus ancien spécimen de pont couvert de type Town québécois . Cependant, il est parmi les 15 plus anciens ponts encore existants

4.8 Importance historique

Le pont des Draveurs témoigne de l'occupation des rangs de l'arrière-pays rimouskois. Il témoigne de l'occupation des cantons de Macpès et Neigette.

4.9 Qualité du paysage et environnement

La composante paysagère représente un élément d'intérêt du pont P-046466. Le pont marque en effet la jonction entre un territoire montagneux et forestier (à l'est) et de grandes plaines agricoles vallonneuses.

Le pont est situé au pied d'une pente, ce qui crée une percée visuelle sur celui-ci lorsque l'on roule vers l'ouest sur le chemin du Pont-Couvert.



Fig 22. Vue aérienne du pont vers le sud-est, on voit les terres agricoles du côté est et les montagnes forestières du côté ouest [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0130.JPG]

4.10 Potentiel de mise en valeur

Le pont des Draveurs est situé à plus d'une quinzaine de kilomètres du centre-ville de Rimouski, à environ 5 kilomètres de la route 232. Il ne se trouve pas sur un parcours cycliste ou touristique important, mais il est indiqué sur les cartes routières du Québec. De plus, le chemin du Pont-Couvert n'est pas asphalté, ce qui le rend praticable que pour une certaine catégorie de cyclistes.

Les environs du pont sont fréquentés par des chasseurs de canards.

4.11 Intérêt du milieu pour la conservation

L'ancienne municipalité de Mont-Lebel a montré son intérêt pour la conservation du pont à différentes reprises de son histoire. Aujourd'hui, c'est la Ville de Rimouski qui en a la responsabilité. Le pont fait partie des éléments historiques d'intérêt à visiter sur son territoire, ainsi qu'au Québec.

Depuis l'incendie du pont de la Rivière-Hâtée au Bic, le pont des Draveurs est le dernier pont couvert sur le territoire de Rimouski.

RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE



Fig. 23. Les abords du côté est, vue du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0594.JPG]



Fig. 24. Les abords et le portique d'entrée du côté est, vue vers le pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0574.JPG]



Fig. 25. Les abords du côté ouest, vue du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0595.JPG]



Fig. 26. Les abords et le portique d'entrée du côté ouest, vue vers le pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0597.JPG]



Fig. 27. Détails de l'ouvrage d'art, côté nord (amont) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0600.JPG]



Fig. 28. Détails de l'ouvrage d'art, côté sud (amont) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_8083.JPG]



Fig. 29. Surface de roulement, chasse-roues, garde-corps intérieur en bois et mains courantes. [2020-09-11 Pierre-Carrier Saint-Ulric IPS-Photo ERR_DSC_0587.JPG]



Fig. 30. Contreventements supérieurs, charpente du toit et couverture de tôle.[2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0583.JPG]



Fig. 31. Dessous du tablier, cordes inférieures et enrochement de la culée ouest. On voit le système de renforcement du platelage ajouté dans les années 1950. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_8018.JPG]



Fig. 32. Le caisson à claire-voie lambrissé, côté est. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0627.JPG]



Fig. 33. Lambris d'entrée et main courante. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0576.JPG]



Fig. 34. Ferme de type « Town québécois », ouvertures latérales et cordes simples. On voit les tiges métalliques faisant partie du système de rigidité des fermes. [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0585.JPG]



Fig. 35. Plaque du Ministère de la Culture et des Communications et de la Société québécoise des ponts couverts annonçant le nom du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0575.JPG]



Fig. 36. Affichage numérique, sur la culée de type caisson à claire-voie lambrissé côté ouest du pont [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_0605.JPG]



Fig. 37. Annonce du pont couvert, chemin du Rang-Double (direction nord) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_7969.JPG]



Fig. 38. Annonce du pont couvert, route des Pionniers (232) [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo ERR_DSC_7968.JPG]



Fig 39. Vue aérienne du pont vers le sud-est [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0130.JPG]



Fig 40. Vue aérienne du pont vers le nord-est [2020-09-09 P-06466 Draveurs IPS-Photo AAC_DJI_0069.JPG]

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INDICE PATRIMONIAL

GRILLE DE L'ÉVALUATION PATRIMONIALE D'UN PONT		
Numéro de structure :	P- 06466	
Nom :	des Draveurs	
Route :	chemin du Pont-Couvert	
Obstacle :	Petite rivière Neigette	
Municipalité :	Rimouski	
MRC:	MRC Rimouski-Neigette	
1- Type et sous-type de structure	Points	Pointage maximum
À poutres triangulées en bois et ponts couverts	20	/20
Town Québécois		
2- Concepteur	Points	Pointage maximum
Ministère de la Colonisation	2	/5
Ministère de la Colonisation		
3- Constructeur	Points	Pointage maximum
Ministère de la Colonisation	2	/5
Ministère de la Colonisation		
4- Longueur des travées	Points	Pointage maximum
L<32 - Town Québécois	0	/10
28,3 m		
5- Caractéristiques générales	Points	Pointage maximum
5.1 Unicité	0	/35
n/a		
5.2 Rareté du sous-type de structure	0	/15
Plus de 20 spécimens au Québec		
67		
5.3 Plus longue travée d'un sous-type de structure	0	/15
n/a		
5.4 Plus long pont d'un sous-type de structure	0	/15
n/a		
5.5 Type d'assemblage	0	/10
n/a		
5.6 Caractéristiques particulières	10	Pas de maximum
Élément structural distinctif - Town québécois		
Ouverture latérale non usuelles (2 ouvertures dans le lambris)	3	
Inventoré au Répertoire du patrimoine culturel du Québec	4	
Petit jet d'eau aux jambages	5	
Larmiers à faux cintre	4	
Jets d'eau aux culées	5	
Culées lambrisées	5	
Portique de colonisation	10	
Mains courantes	2	
Choix	0	
6- Degré d'authenticité	Points	Pointage maximum
Glissières de sécurité GTOG ajoutées sur les approches dans les années 1990	-2	/15
Jets d'eau aux culées retirés	-5	
Choix	0	
7- Ancienneté	Points	Pointage maximum
1900 à 1930	7	/10
1925		
8- Importance historique	Points	Pointage maximum
Le pont a contribué (de façon normale) au développement de la communauté	5	/10
Choix	0	
9- Qualité du paysage	Points	Pointage maximum
Paysage naturel ou bâti harmonieux	6	/10
	0	
10- Potentiel de mise en valeur	Points	Pointage maximum
a) accessibilité	1	/5
Le pont est à plus de 3 km et moins 10 km d'une route régionale		
Le pont n'est pas accessible de façon sécuritaire pour les piétons et les cyclistes	0	/5
b) aménagements à proximité	1	/5
Aucun aménagement, mais avec un potentiel		
11- Intérêt pour la conservation	Points	Pointage maximum
Intérêt unanime pour la conservation et gestes faits	10	/10



Valeur patrimoniale élevée

Pointage : 110

Indice patrimonial : 73

Évalué par :
Andrée-Anne Coll Enclume
Date :
27 juillet 2021

Validé par :
M.-C. Dandois ingé M.Sc. Direction gén. des structures
Date :
24 août 2021

Transports
Québec

CONCLUSION

L'indice patrimonial de la structure (IPS) P-06466 de Rimouski (secteur Mont-Lebel) dans la MRC de Rimouski-Neigette, enjambant la Petite rivière Neigette, correspond à une valeur patrimoniale « élevée ». La grille d'analyse lui confère un pointage de 110, pour un IPS de 73.

Construit en 1925, le pont couvert des Draveurs n'est pas un spécimen particulièrement ancien de « Town québécois » dans la région du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie. Parmi les 66 ponts couverts de type « Town québécois » qui demeurent aujourd'hui au Québec, il se distingue par son ancienneté (parmi les 15 plus vieux encore existant), la présence de petits jets d'eau sur ses jambages ainsi que par les larmiers à faux-cintre aux portiques.

Son état d'intégrité est bon, bien que des problématiques de pourriture soient relevées au cours d'inspections sur pont. L'ajout de tirants de métal dans les années 1950 pour renforcer le platelage et la ferme est une intervention visible qui indique son caractère contemporain et qui n'affecte que peu son authenticité. Son état général extérieur semble bon, malgré la peinture dégradée à certains endroits et les quelques planches de lambris abîmées ou arrachées.

Enfin, bien qu'il ne se démarque pas du côté structural ou architectural, ce pont demeure très important pour la communauté de Mont-Lebel. Les rencontres avec les intervenants locaux ont en effet permis de constater un très fort attachement de la communauté locale envers ce pont. Il s'agit d'ailleurs du dernier pont couvert dans la municipalité de Rimouski, puisque le pont dit de la Rivière-Hâtée de 1936 a été incendié en 1999.