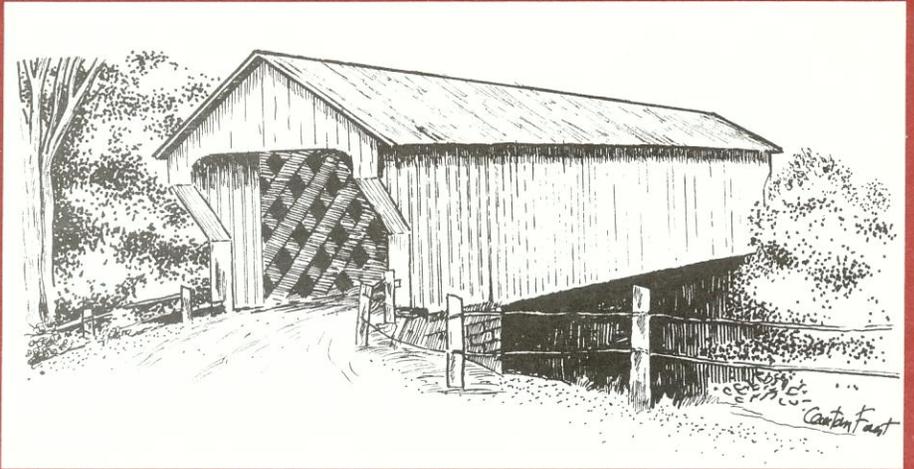


# Le Pont'âge

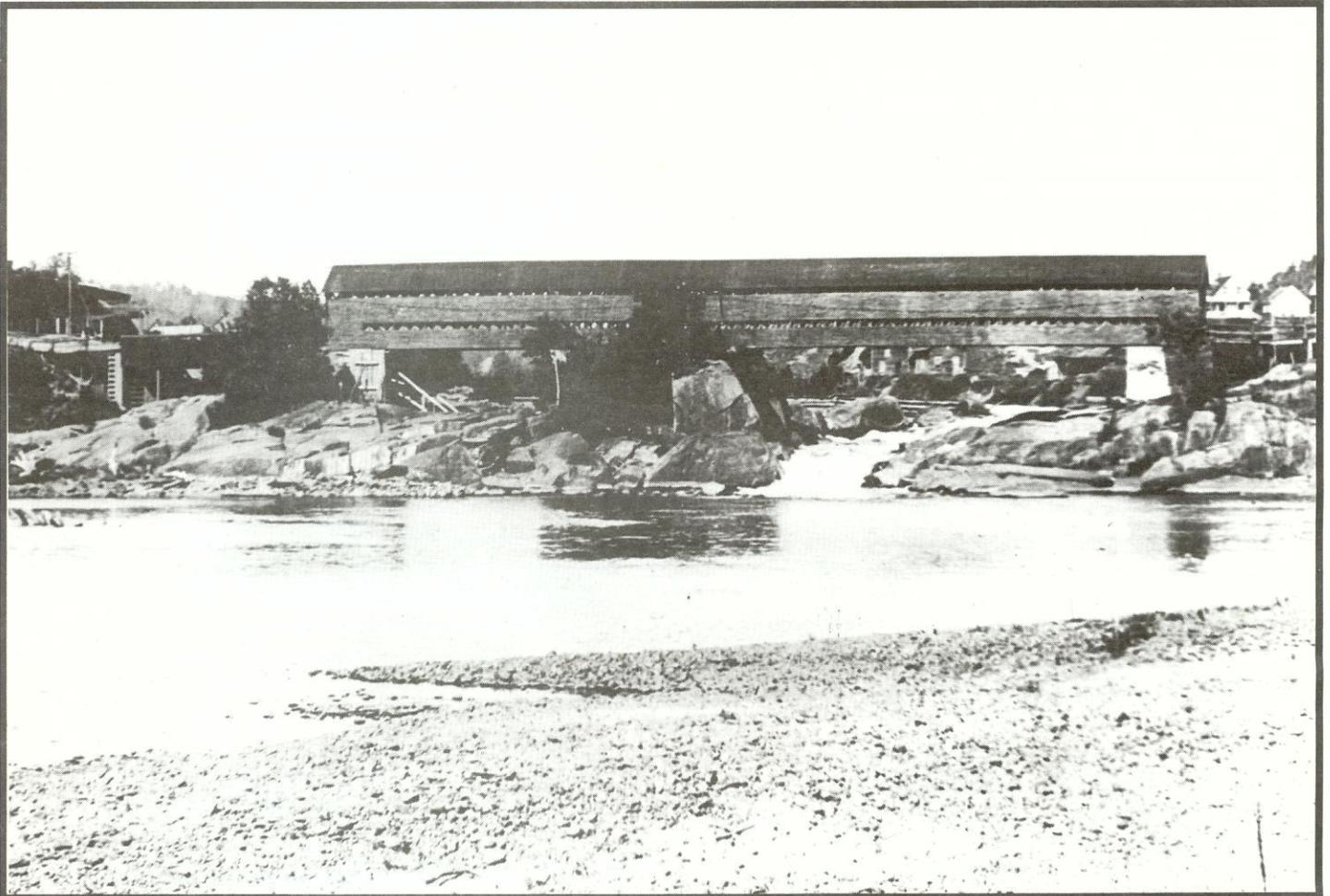


15e ANNÉE

VOLUME XVI

NUMÉRO 4

ÉTÉ 1997



«Tâchez de vous débarrasser de votre curé», disait un jour un ministre au député du comté de Terrebonne. «Inutile, répond celui-ci; s'il vous ennuie, donnez-lui ce qu'il vous demande; autrement, jamais vous n'en serez délivré.»

Le pont de la Chute-aux-Iroquois (61-33-32) a été construit à Labelle, village ainsi nommé en l'honneur du curé Labelle, le Roi du Nord. PHOTO: Collection Gérald Arbour.

Je me souviens et je prends garde



Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)  
2126, rue De Lorimier, Longueuil, Qc J4K 3N9

La Société oeuvre pour le maintien des ponts de bois  
couverts historiques sur son territoire.

Président:	Gérald Arbour	(514) 651-6443
Vice-président:	Jean-Yves Paquin	(514) 451-4622
Trésorier:	Pierre Duff	(514) 657-1494
Directeur:	André Cloutier	(514) 473-0943
Directeur:	Daniel Bérubé	(514) 929-1129
Directeur:	Jean-Marie Beaujean	(514) 270-5092

Traducteur:	Matthew Farfan	(819) 876-7042
Éditeur:	Jean-Marie Beaujean	(514) 270-5092
Agent U.S. :	Joseph D. Conwill	(207) 864-2287

La cotisation annuelle est de 10\$ pour les individus, plus 2\$ pour chaque membre-associé demeurant à la même adresse et de 15\$ pour les sociétés.

La cotisation inclut un abonnement au Pont'âge, et se termine le 31 octobre de chaque année.

Le Pont'âge est publié par la SQPC quatre fois par année.

Le tirage est de 250 copies par publication.

Le coût de la publicité dans le Pont'âge est de 5\$ par pouce, par colonne.

La SQPC est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

L'assemblée générale a lieu le **quatrième samedi** du mois d'août, au Village québécois d'antan de Drummondville.

Dépôt légal: 3e trimestre 1997  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 0832-7572

Reproduction des textes autorisée, sur avis, avec mention de la source.



Imprimé sur les presses de la Maison Primevère  
207 boul. L'Heureux, McMasterville, Qc. J3G 5G2

## D'UN PONT À L'AUTRE

### PRÉCISIONS

Les informations au sujet des ponts détruits en Ohio nous sont parvenues à la toute dernière minute et se sont avérées en partie inexactes. Le pont Bowman/Eagle Creek (35-08-18) a été effectivement détruit alors que le pont North Pole (35-08-23) est intact. Seules les routes conduisant à ce pont ont été dévastées. Par contre le pont Switzer (17-37-01), au Kentucky, a été emporté lors de ces inondations dévastatrices.

### CO-VOITURAGE: RAPPEL

Les membres qui souhaitent prendre conduire d'autres membres désireux de se rendre à l'assemblée générale ou ceux et celles qui recherchent une telle opportunité sont priés de le faire savoir au secrétariat de la SQPC le plus tôt possible en spécifiant ce qu'ils recherchent (passager) ou ce qu'ils proposent (conducteur).

### EN VRAC

2 membres décidés se sont fixé comme objectif de placer l'affiche toponymique sur le pont du Canton Laas (61-01-30). En février dernier, Jocelyne Boucher et Pierre Duff, chaussés de skis, ont atteint le pont. Il a été difficile de trouver un endroit où fixer le panneau. Cette structure se détériore un peu plus à chaque année.

Un avis a été placé au pont mi-hauteur de Saint-Eugène-de-Chazel (61-02-P1) demandant de ne pas vandaliser cette structure et soulignant le fait que ce pont figure sur la liste patrimoniale de l'Association(?) des ponts couverts.

Le toit du pont Kelly (61-25-13) s'est effondré sous le poids de la neige. La structure est cependant toujours fonctionnelle. Seuls quelques chevrons semblent avoir cédé.

La place Jos. Montferrand, au ponts couverts de Ferme-Rouge (61-33-02/03) a été inaugurée en juin dernier.

Notre-Dame-de-Stanbridge revient à la charge pour une xième fois auprès du ministère des Transports en exigeant des réparations au pont Des Rivières (61-45-03).

Tout comme au Québec, le Nouveau-Brunswick s'est doté d'un panneau routier distinctif pour annoncer ses ponts couverts.

### MTQ VS MUNICIPALITÉS

Depuis avril 1997, le ministère des Transports (MTQ) a entrepris de transférer aux municipalités tous les ponts du territoire.

Avant cette date, les ponts couverts étaient inscrits sur une liste d'ouvrages complexes dont l'entretien et l'inspection (pour les ponts publics) relevaient du MTQ. Ce transfert signifie la fin du moratoire sur les démolitions et le report sine die de la politique de conservation conjointe ministère des Transports, ministère de la Culture et des Communications et Tourisme Québec. Pour un certain temps encore, le MTQ prévoit assurer l'inspection des ponts couverts, le temps de former les inspecteurs municipaux.

<span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">92</span>	
MENACÉ	Drouin
DÉLABRÉ	du Panache
SURSIS	Beauséjour

Plusieurs municipalités ont déjà exprimé leur inquiétude face à cette nouvelle responsabilité.

#### UNE PETITE COUPURE

La Estern Townships Bank a émis un billet de 2\$ en 1854. Cette banque, basée à Sherbrooke, a reproduit le pont couvert de la rue King (61-67-04) sur le fond de son billet. Il y a donc eu au moins 2 billets de banque canadiens reproduisant un pont couvert.

Les collectionneurs qui se réjouissent de cette nouvelle doivent cependant savoir que ce billet a une valeur au livre allant de 1900\$ à 2500\$, selon sa condition. Finalement, il n'est guère plus abordable que la coupure de 1000\$ émise 100 ans plus tard.

#### CARTE POSTALE

André Goossens, membre, résidant actuellement en France, a fait don de cartes postales du pont Kapellbrücke (S-11-01). Cette carte, spectaculaire, illustre l'incendie qui a détruit ce pont en 1993.

10 exemplaires seulement sont disponibles pour les lecteurs du Pont'âge, au prix habituel + les frais de poste. Premier arrivé, premier servi.

#### GÎTE DU PASSANT

Lors de votre séjour en Estrie, Matthew Farfan, membre, vous invite à réserver votre chambre dans une maison de Stanstead construite il y a plus de 150 ans. Ouvert à l'année, ce gîte, jumelé à une galerie d'art, est situé à proximité du pont Narrow (61-69-03) et du comté Orléans au Vermont.

La maison Frederick Amsden, Stanstead. Tél./fax (819) 876-5987. Prix spécial pour les membres.

#### INVITATION

La 5e édition de la fête au pont McVetty-McKerry (61-18-08) aura lieu samedi le 16 août à 13 heures, beau temps, mauvais temps.

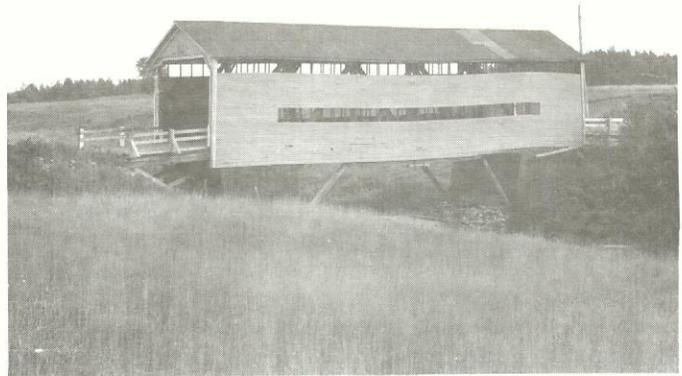
#### UN RETOUR

Déménagé sur la terre ferme en 1971, l'unique pont du Minnesota, propriété d'une Société historique, est de retour au-dessus de la rivière Zumbro. Construit en 1869, le pont Zumbrota (23-25-01) accueillera les piétons et cyclistes seulement. 🚲

## LES GOUVERNEMENTS ET LE STYLE DES PONTS COUVERTS

Joseph D. Conwill

La majorité des ponts couverts du Québec ont été conçus par un seul ministère du gouvernement; le département des Mines et de la Colonisation. Il y a bien certaines variantes mais ces «ponts de colonisation» gardent le même style de l'Abitibi à la Gaspésie. Il s'agit de ponts de type Town élaboré. L'exception qui confirme la règle a été construite en Abitibi. Le pont de Authier (61-02-24), sur la rivière Bellefeuille, était de type à poinçons multiples.



Le pont Authier, (61-02-24) 1917-1976, seul pont à poinçons multiples répertorié en Abitibi. Hugo Lundquist ©

À l'opposé, en Nouvelle-Angleterre, c'est un palier de gouvernement local, le canton (Township), qui se chargeait de la construction des ponts couverts. On y trouve donc beaucoup de variétés, parce que chaque canton avait ses constructeurs attirés. Par exemple, dans le comté de Grafton, au New Hampshire, on retrouve 6 modèles de fermes différents pour les 9 ponts du comté.

Dans les autres régions des États-Unis, c'est généralement le comté qui a supervisé la construction des ponts couverts. Cette façon de faire explique les similitudes pour les ponts d'un comté tout en montrant d'importantes différences entre les ponts des différents comtés d'un même état. Ainsi, un grand nombre de comtés de la Pennsylvanie ont favorisé la ferme Burr alors que le comté de Bucks, par exemple, optait pour



Le pont de Uhlerstown (38-09-08), du comté de Bucks. Joseph D. Conwill, 1996©

la ferme Town pour l'ensemble de ses ponts couverts. Au XXe siècle, un seul état américain a supervisé la construction de ponts couverts; il s'agit de l'Oregon. Malgré la marque évidente du Département des Transports, c'est l'ingénieur en chef de chaque comté qui était responsable des ponts de son territoire. On

remarque donc un style particulier pour chacun des 11 comtés de cet état où subsistent des ponts couverts.

Les méthodes de construction de chaque époque nous révèlent donc des détails sur l'organisation de la société. 

## LES INGÉNIEURS

Gaétan Forest

Nicol Hugh Baird (1796-1849)

En juillet 1828 John By, sur l'ordre de Sir John Kempt, *chairman*, eut l'odieuse tâche de congédier son dévoué Conducteur des travaux, John MacTaggart, parce qu'il était un peu trop porté sur la bouteille. Cet incident permet l'entrée en scène de Nicol Hugh Baird, un ingénieur et arpenteur né le 26 août 1796 à Glasgow, en Écosse. À la recherche d'un emploi, il vient d'arriver à Québec. Sur présentation d'une lettre de recommandation de l'éminent ingénieur britannique Thomas Telford et du Duc de Montrose, Lord Dalhousie le reçoit le 5 juillet 1828 et le dépêche à Bytown le lendemain. L'ingénieur âgé de 32 ans est embauché par John By et remplace John MacTaggart comme Conducteur des travaux au canal Rideau. Baird acquiert rapidement la réputation d'un surveillant exigeant. Son expérience du chantier du canal Union, à Edinbourg, en Écosse, le sert bien. Il impressionne ses supérieurs par ses qualités exceptionnelles.

Sa feuille de route a commencé vers 1812 à Saint-Petersburg (Leningrad), en Russie, aux côtés de son oncle Charles Baird, qui y avait ouvert un atelier mécanique. Le jeune Baird était rentré en Écosse quatre ans plus tard et son père, ingénieur-constructeur de canaux, en avait fait son apprenti. Nicol a assisté son père jusqu'à la mort de ce dernier en 1827. Ne pouvant rejoindre les rangs de l'armée, Nicol Hugh avait alors décidé d'émigrer en Amérique.

De 1828 à 1832, tout en surveillant les travaux du canal Rideau pour le compte de John By, Nicol Hugh Baird ébauche les designs de ponts. En 1831 il fait breveter le plan d'un « pont suspendu en bois ». En reconnaissance de ses qualités professionnelles, Thomas Telford honore Baird d'une adhésion à l'*Institution of Civil Engineers*. Le 21 septembre de la même année, il épousait Mary White à Montréal. De ce mariage naîtra 4 fils et 4 filles.

Les principaux travaux du canal Rideau étant terminés, le gouvernement du Haut-Canada confie le mandat à Baird, en septembre 1832, de faire les relevés nécessaires à la construction d'un pont à l'embouchure de la rivière Trent. La conception du pont serait à son entière discrétion. Baird fera preuve de talent en ce domaine, en appliquant les techniques de construction de ponts en vogue à l'époque<sup>1</sup>. Ce pont couvert (59-33-01) était situé à Trenton, en Ontario. Il était constitué de 5 travées et d'un pont-levis qui, fait à noter, était également couvert. Chaque travée était du type Kingpost. Il y avait deux voies sur ce pont, séparées par une ferme médiane. Le pont-levis couvert sera remplacé dans les années 1880 par un pont tournant à charpente de fer. L'imposante structure existait encore



The Old Bridge, Trenton, Ont.

Pont de Trenton (59-33-01), sur la rivière Trent (Bay of Quinte).  
Carte postale.

Autre texte sur ce pont; Le Pont'âge, vol. 15 # 4, pp 6,7.

en 1910 et apparaît sur un grand nombre de cartes postales de l'époque<sup>2</sup>....

Au printemps 1833, Sir John Colborne charge Nicol Hugh Baird d'entreprendre des levés et de préparer les plans et devis d'un canal entre la Baie de Quinte et la Baie Presqu'île. Baird devra aussi planifier la construction d'un autre canal entre l'embouchure de la rivière Trent et le lac Rice. En janvier 1835, il travaille sur un autre projet de canal entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, sur le Saint-Laurent. Pendant que tous ces travaux se concrétisent, l'ingénieur Baird, avec le concours de l'ingénieur-dessinateur Frederick Preston Rubidge, étudie un projet de canal entre le lac Rice et le lac Simcoe. En tant qu'ingénieur-surintendant, il se consacre à la réalisation de cet ouvrage en 1836. La Rébellion de 1837-38 et les difficultés financières que connaît la Province du Haut-Canada ralentissent les travaux au canal Rice-Simcoe. En 1841 les travaux sont interrompus. Le tracé initial est modifié pour réduire les coûts de l'entreprise.

En 1836, W.-H.. Merritt avait approché Baird pour obtenir ses services comme ingénieur au canal de Welland, mais le salaire demandé fut jugé excessif et Baird ne fut pas embauché. En 1837 la Chambre d'Assemblée confie à Baird et à Hamilton Killaly le mandat d'étudier la possibilité d'élargir le canal Welland. Nicol Hugh Baird travaille également aux ports de Windsor et de Cobourg, ainsi qu'au phare de Presqu'île Point.

En 1840, Baird est l'ingénieur chargé de la construction du canal Chambly pour une courte période. En même temps, il réalise l'arpentage de la ligne ferroviaire Cobourg-Peterborough et travaille sans interruption sur le projet du canal Trent jusqu'en octobre 1843 et ne fait relâche, momentanément, qu'en 1842, pour faire breveter une « roue à aubes de fort diamètre » de son invention. En 1845 le vapeur *Mohawk*, ainsi équipé de ces nouvelles roues à aubes, naviguera sur le canal Welland.

En juin 1845 le Bureau des Travaux publics réembauche Baird pour tracer la route Arthabaska, de Québec à Melbourne. Son rôle est également d'en superviser les

travaux, et jusqu'à l'été 1848, il entreprend la réfection du chemin Kennebec, de Québec à la frontière du Maine<sup>1</sup>.

### Pont de Melbourne

Parmi les ponts importants sur le chemin Arthabaska, on retrouvait le pont de Melbourne (61-57-03). En 1845 le Département des Travaux publics avait publié des appels d'offres pour la construction de ce pont et pour le tronçon de route devant relier Melbourne à Arthabaska. Baird juge cependant la somme allouée (f12,500) insuffisante pour ériger une structure de cette ampleur. Frederick Preston Rubidge, ingénieur-dessinateur du Département, en a produit les plans. Baird affirme qu'il devra ériger le pont sur des culées et des piliers en bois plutôt qu'en pierre. Les municipalités de Melbourne et de Shipton réclament du gouvernement un octroi supplémentaire afin de réaliser un pont conforme à leurs attentes. Les entrepreneurs Chamberlain et Merrimer affirment pouvoir construire la charpente de ce pont pour f4,205, mais ils réclament à leur tour plus d'argent pour compléter l'ouvrage. La charpente du pont dessinée par F.-P. Rubidge était du type Burr. Chacune des quatre travées avait une portée de 52,3m (171' 6"). Bien que Baird ait fortement

Old Wooden Bridge, Richmond, Que.



Pont de Melbourne (61-57-03), sur la rivière Saint-François, reliant Melbourne à Richmond.

Carte postale, collection Joseph Conwill.

influencé la réalisation de cet ouvrage en ce qui a trait au choix du site et la rédaction des devis initiaux, le crédit reviendra à Rubidge pour avoir conçu la charpente, visité à plusieurs reprises le chantier de construction et conseillé les charpentiers Thomas McGee et Thomas Latter, supervisés par M. Lewis, le conducteur des travaux<sup>3</sup>.

### Ponts de la Famine et du Domaine

Sur le chemin de Kennebec, des ponts existaient déjà mais certains étaient en mauvais état. Le 29 mars 1845 un bill est sanctionné pour la réparation des ponts du Domaine et de la Famine. François Morissette, de Saint-Henri, répare celui du Domaine. Ce pont enjambait la rivière du Domaine, près de Sainte-Marie-de-Beauce. Les travaux sont exécutés en 1846 sous la direction de l'ingénieur Baird, qui fait aussi réparer le pont de la Famine et le pont de chez Calway. Le pont de la Famine, sur la rivière Famine, près de Saint-Georges-de-Beauce, avait été commandé par les

Commissaires en 1818. Il avait été emporté en 1842. Le contrat de rétablissement de ce pont est accordé à M. Grégoire. Cette structure sera de nouveau emportée par la crue de 1917. Il est possible que ces ponts aient été couverts ou lambrissés pour assurer leur durabilité<sup>4-5</sup>.

En 1849, on retrouve Nicol Hugh Baird aux côtés d'un éminent ingénieur américain<sup>6</sup>, étudiant un projet de ligne de chemin de fer de Montréal à Burlington, dans le Vermont. Au moment où Baird termine cette étude, il se retrouve sans emploi et décède à Brattleboro, au Vermont, le 18 octobre de la même année.

1- *Dictionnaire biographique du Canada. Direction de Jean Hamelin. Presses de l'Université de Montréal. Vol VII, p. 36-37.*

2- *Les ponts couverts en Ontario, Mathew F. Farfan, Le Pont'âge Vol. XV #4, été 1996.*

3- *Une structure nouvelle dans le paysage québécois. Gaétan Forest, Le Pont'âge Vol. VI #3, printemps 1987.*

4- *Chaudière-Kennebec. Grand chemin séculaire. Honorius Provost, 1975. p. 313-314.*

5- *Saint-Georges d'hier et d'aujourd'hui. Roger Bolduc. Saint-Georges-de-Beauce, 1969. p. 81-83.*

6- *Cet ingénieur serait Henry Roe Campbell, qui a oeuvré sur le Montreal & Champlain Railway en 1849. Il était aussi un éminent constructeur de ponts. Il a étudié un projet de pont ferroviaire sur le Saint-Laurent.*



## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les membres de la Société québécoise des ponts couverts sont invités à se rendre, samedi le 23 août 1997, à 14 heures, au Village québécois d'antan de Drummondville (sortie 181 de l'autoroute 20), afin d'assister à l'assemblée annuelle de la Société.

L'admission au Village est gratuite pour les membres le jour de l'assemblée. Ayez en mains votre carte de membre. La réunion a lieu au centre communautaire, au cœur du village, face au restaurant.

### ORDRE DU JOUR

- ◇ Lecture et adoption de l'ordre du jour.
- ◇ Lecture et adoption du procès-verbal de la réunion du 24 août 1996.
- ◇ Bilan de l'année.
- ◇ Bilan financier.
- ◇ Varia.
- ◇ Élections.
- ◇ Clôture de l'assemblée.

Nous encourageons les participants à apporter leurs collections pour le plaisir de partager ces souvenirs avec d'autres amateurs. Un souper communautaire à l'auberge du Village suivra cette réunion. Les frais pour le repas devraient être sensiblement les mêmes que l'an dernier (env. 12\$ par personne, taxes et service inclus).

## LA CARTE POSTALE

### LES FRÈRES PINSONNEAULT ET LA CARTE POSTALE Matthew F. Farfan

Le nom Pinsonneault est fort connu dans les annales de la photographie au Québec. 3 membres de cette famille en particulier se sont illustrés, surtout par leur grande production de cartes postales au début du siècle. L'aîné, Joseph-Laurent (1862-1956) possédait un studio à Saint-Jean. Son frère, Pierre-Fortunat (1864-1938), avait son studio à Trois-Rivières ainsi qu'une succursale à Victoriaville. Le cadet des frères Pinsonneault, Alfred-Zénon (1871-1951), débuta à Victoriaville avant de s'établir à Sherbrooke. Tous ont été reconnus pour la qualité de leurs reproductions photographiques, souvent doublée d'un sens artistique peu commun pour l'époque.

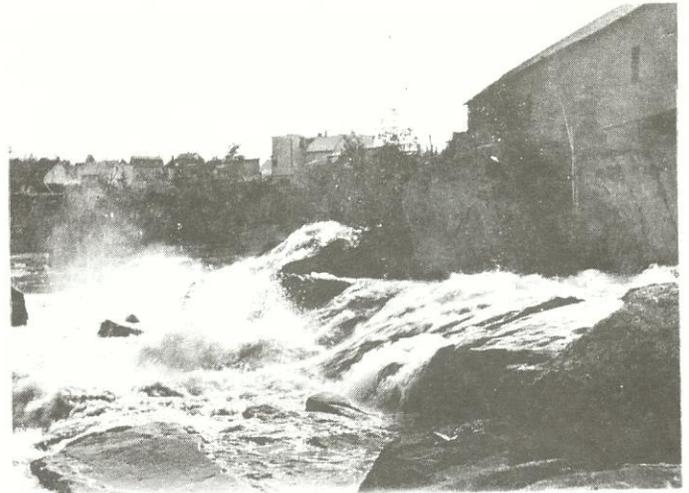
Moins connus, 2 autres membres de la famille, Émile (env. 1868-1906) qui oeuvra un certain temps à Danville et leur sœur Fabiola (1874-1958) à Sherbrooke, complètent cette lignée de grands photographes.

De tous les Pinsonneault, Pierre-Fortunat est celui qui semble avoir sillonné le plus la province, nous léguant ainsi un nombre impressionnant de clichés de villages situés dans un rayon de 200 milles, à partir de Trois-Rivières, sur les rives nord et sud du Saint-Laurent. Selon Jacques Poitras 1, spécialiste de la carte postale québécoise, il semble peu probable que Pierre-Fortunat Pinsonneault ait réussi à couvrir seul autant de territoire compte tenu de la difficulté de se déplacer à l'époque dont il est ici question. Une hypothèse voudrait qu'il se soit associé à des photographes régionaux qui ont ainsi vu leur travail reconnu. Il reste néanmoins qu'en tant qu'éditeur, la maison Pierre-Fortunat Pinsonneault a imprimé une quantité importante de cartes postales du Québec d'autrefois.

Parmi ces cartes, un certain nombre montrent les ponts, constructions significatives au cœur des villages. 3 cartes choisies illustrent ce thème.



Le pont de Saint-Stanislas, rivière Batiscan, aux environs de 1904. Carte #15.



Le pont de la Chute-aux-Iroquois (61-33-32) à Labelle, vers 1904.

À l'époque, le lambris est percé de fenêtres.

Les ouvertures pleines longueurs traditionnelles seront faites ultérieurement.



Expédiée en 1907, cette vue du pont de Nicolet (61-51-09) montre le pont construit en 1896 et couvert en 1907 2.

Les eaux basses laissent croire que cette photographie a été prise à l'automne.

Toutes les cartes proviennent de la collection de Matthew F. Farfan.

#### Références;

- 1- *La carte postale québécoise, une aventure photographique*, Poitras Jacques, Laprairie, Québec, 1990, pp. 83,84.
- 2- *Une débâcle destructrice*, Paquin Jean-Yves, *Le Pont'âge*, volume 14, no 3 p. 7.

#### PETITE ANNONCE

Robert L. Damery

Covered Bridge Post Cards and Novelties  
2000 Burma Road  
New Smyrna Beach, FA 32168-8302  
USA

Plus de 1500 cartes postales de ponts couverts américains à 20 ou 25¢ chacune.

Liste des cartes postales; 6,75\$ us.

La Société québécoise des ponts couverts souligne de façon particulière le fait que ses membres ont visité tous les ponts de bois couverts du Québec; un certificat leur est décerné lorsque cette tournée est complétée.

Voici la liste de ceux et celles qui ont reçu un tel certificat;

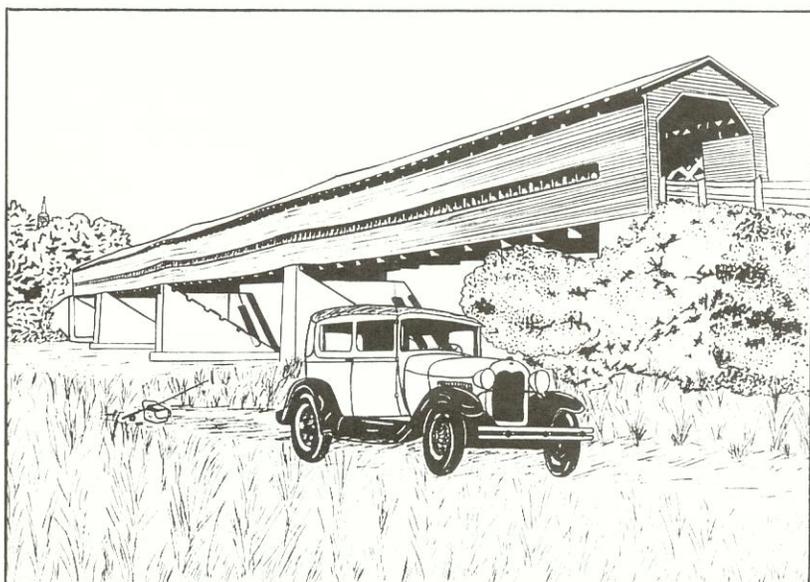
## CERTIFICATS

NOM:	DATE:	#:	LAAS:
Joseph D. Conwill	8 novembre 1981	01	✓
Pierre Duff	20 mars 1982	02	✓
Gaëtan Forest	31 décembre 1982	03	✓
Gérald Arbour	10 juin 1984	04	✓
Charlie Elflein	12 octobre 1986	05	✓
Aimé Quintal	31 décembre 1986	06	
Jean-Yves Paquin	1988	07	✓
Dominique Marleau	1989	08	✓
Normand Tardy	31 mai 1993	09	
Lise Delisle	31 août 1993	10	
Fernand Richard	31 août 1993	11	
Thérèse Bourque	5 juin 1994	12	
André Pelletier	5 juin 1994	13	
Claude Chartré	30 septembre 1990	14	
Estelle Loubert	3 juillet 1993	15	
Henri-Paul Thibault	14 juillet 1994	16	✓
Denis Béchard	6 juillet 1994	17	
Danielle Roch	31 décembre 1986	18	
Jean-Pierre Joly	31 mars 1986	19	✓
Pierre Milot	5 octobre 1994	20	
André Lapierre	21 juillet 1995	21	
Thérèse Demers-Lapierre	21 juillet 1995	22	
Léo Bonin	20 août 1995	23	
Colette Aubé	20 août 1995	24	
Thérèse Croteau	20 septembre 1995	25	
Jean-Marie Beaujean	19 juillet 1996	26	✓
Alain Bernier	20 juillet 1996	27	✓
André Cloutier	6 août 1996	28	✓
Guy Thibault	6 août 1996	29	✓
Daniel Guay	31 août 1988	30	✓



Évolution d'une structure; non couvert au début du siècle, le pont de Saint-Côme (61-31-14) a été rebâti à la mode du temps en 1917.

Photos; collection Léo Bonin.



*Guy Thibault*

DESSIN # 1

Une excursion de pêche un dimanche matin à Notre-Dame-des-Pins  
(61-01-01)

## EN VOITURE

Réunissant deux passions, Guy Thibault nous présente le premier d'une série de dessins de voitures anciennes et de ponts couverts.

À l'époque des voitures à roues de broche et démarrant à la manivelle, dans ce cas-ci il s'agit d'une Ford 1928, les ponts rouges étaient nombreux sur les routes de gravier de la province.

Au fur et à mesure que l'esquisse prenait forme, quelques réflexions sont venues à l'esprit de l'auteur.



## Changement d'adresse

Le site du ministère de la Culture et des Communications a été reconfiguré en profondeur récemment et a changé d'adresse. Vous retrouverez désormais la SQPC à l'adresse suivante :

<http://www.mcc.gouv.qc.ca/pamu/organis/sqpc/sqpc.htm>

## DE PROCÈS EN PROCÈS

Gérald Arbour

La réputation de plaideurs des beaucerons n'est pas surfaite. Un autre trait de caractère des habitants de cette région, c'est leur entêtement. Plus que n'importe où ailleurs, les 2 parties impliquées dans une cause restent sur leurs positions et épuisent toute la batterie de moyens disponibles pour étayer leurs points de vue.

Le pont à péage de Saint-Georges Ouest (Aubert-Gallion) est un bel exemple d'une lutte à finir entre 2 clans d'irréductibles. L'histoire débute en 1880 lorsque la municipalité d'Aubert-Gallion entérine une entente avec David Roy pour la construction d'un pont à péage (61-06-15) sur la rivière Chaudière. Les privilèges de David Roy sont officialisés par une loi de la Législature de Québec en 1881 et le pont est construit en 1882. Il y est précisé que les droits sont pour 30 ans et qu'aucun pont ne sera érigé 3 milles en amont ou en aval du dit pont.



*Quand tu me photos? Combien de cartes postales, vous, je recevais avec plaisir, et vous "célébrés" à bientôt et vos nouvelles.* Georges O. Morisset

Le pont à péage de Saint-Georges en 1883.  
Carte postale collection Gérald Arbour.

Moins de 10 ans après la construction du pont, cette entente est dénoncée par plusieurs usagers qui réclament un pont libre de droits. Dès lors, pas moins de 6 procès seront initiés. Le premier s'inscrit lorsque le conseil se prononce pour la construction d'un nouveau pont en fer sans dédommagement pour le propriétaire du pont à péage. Un règlement d'emprunt est préparé à cet effet. Un dénommé Charles Poulin demande à la Cour Supérieure, le 3 juin 1890, d'annuler ce règlement qu'il prétend illégal. Le 17 novembre de la même année, le juge Pelletier se prononce; la demande du citoyen Poulin est jugée prématurée et rejetée. Cette victoire des tenants du nouveau pont sera brève car le 26 novembre, Poulin en appelle de ce verdict. En juin 1891, la Cour d'Appel renverse la jugement de la Cour Supérieure et donne raison à Poulin.

Si la Cour a conclu que le règlement était mauvais, il suffit donc d'en préparer un nouveau. Ainsi fut fait. Le conseil approuve le nouveau règlement d'emprunt et opte pour le début des travaux de construction sans autres délais. Dans ces conditions, c'est maintenant David Roy, propriétaire du pont existant, qui s'estime lésé. En juillet 1891, il présente à la Cour une demande

d'injonction contre la Municipalité. Dès septembre, le juge Pelletier donne de nouveau raison à la municipalité d'Aubert-Gallion. Comme il y a encore place à la contestation, David Roy se pourvoit en appel de cette décision. En décembre, la Cour d'Appel renverse la décision du juge de première instance et rétablit David Roy dans ses droits et privilèges et ordonne à la Municipalité de cesser les travaux au pont neuf.

Personne n'ayant encore été jusqu'à la Cour Suprême, la Municipalité estime avoir une chance d'obtenir un jugement favorable en empruntant cette voie en janvier 1892. Presque qu'un an plus tard, la Cour Suprême se prononce; elle maintient le verdict de la Cour d'Appel reconnaissant les droits de Roy et refuse d'entendre l'appel de la Municipalité, qui est aussi condamnée à payer les frais encourus dans cette cause. Tous les pourvois épuisés et les sommes à payer étant importantes, le conseil met fin à l'escalade en catastrophe.

Plusieurs autres procès se sont déroulés parallèlement à ceux de Roy et Poulin. Ils impliquaient la Municipalité et des maires ou anciens maires, des conseillers empêchés de siéger, des avocats répudiés, tout cela avec, comme toile de fond, la construction d'un pont neuf. Aucun jugement final n'a été favorable à la Municipalité.

Entre temps, le pont au cœur de toute l'histoire en était à ses dernières heures de gloire. Il a cessé d'exister en 1896.

Sources: Histoire de Saint-Georges Ouest, Robert Vezina, 1935, pp. 139 à 145.

### À VENDRE

**Liste informatisée** de tous les ponts couverts recensés au Québec Remise à jour périodiquement. (Version 7)  
Imprimée ou sur disquette (Format IBM 5 1/4 ou 3 1/2). Coût 7\$

**Images de nos ponts couverts** tous les ponts couverts du Québec en photographies.  
68 pages sur papier glacé. Coût 15\$

**Les Ponts Rouges du Québec.** (1993) 84 pages, nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont. Bref historique. Coût 10\$

**Un toit sur la rivière.** Cassette vidéo retraçant l'histoire des ponts couverts de Québec (diaporama 13 minutes). Coût 23\$

**Le Pont'âge.**  
Numéros imprimés : 2\$ chacun + frais de poste.  
Prix spécial pour la série complète.

Épinglette SQPC : 5\$      Écusson : 3\$      Affiche : 4\$  
Épinglette du panneau : 4\$      Médaille de la société : 6\$

Cartes postales (plus de 45 cartes différentes)  
0.50\$ + (1.50\$ frais de poste)

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC  
2126 rue De Lorimier, Longueuil, Qc J4K 3N9.

Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut les frais de poste et de manutention.