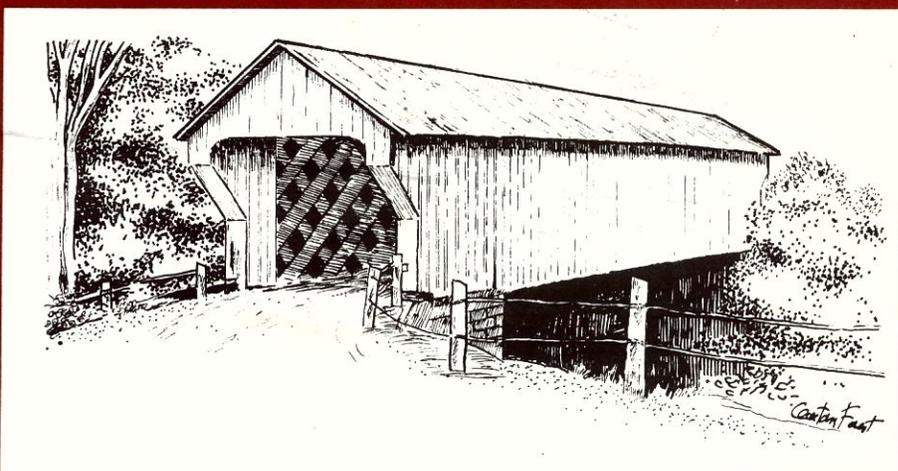


Le Pont'âge

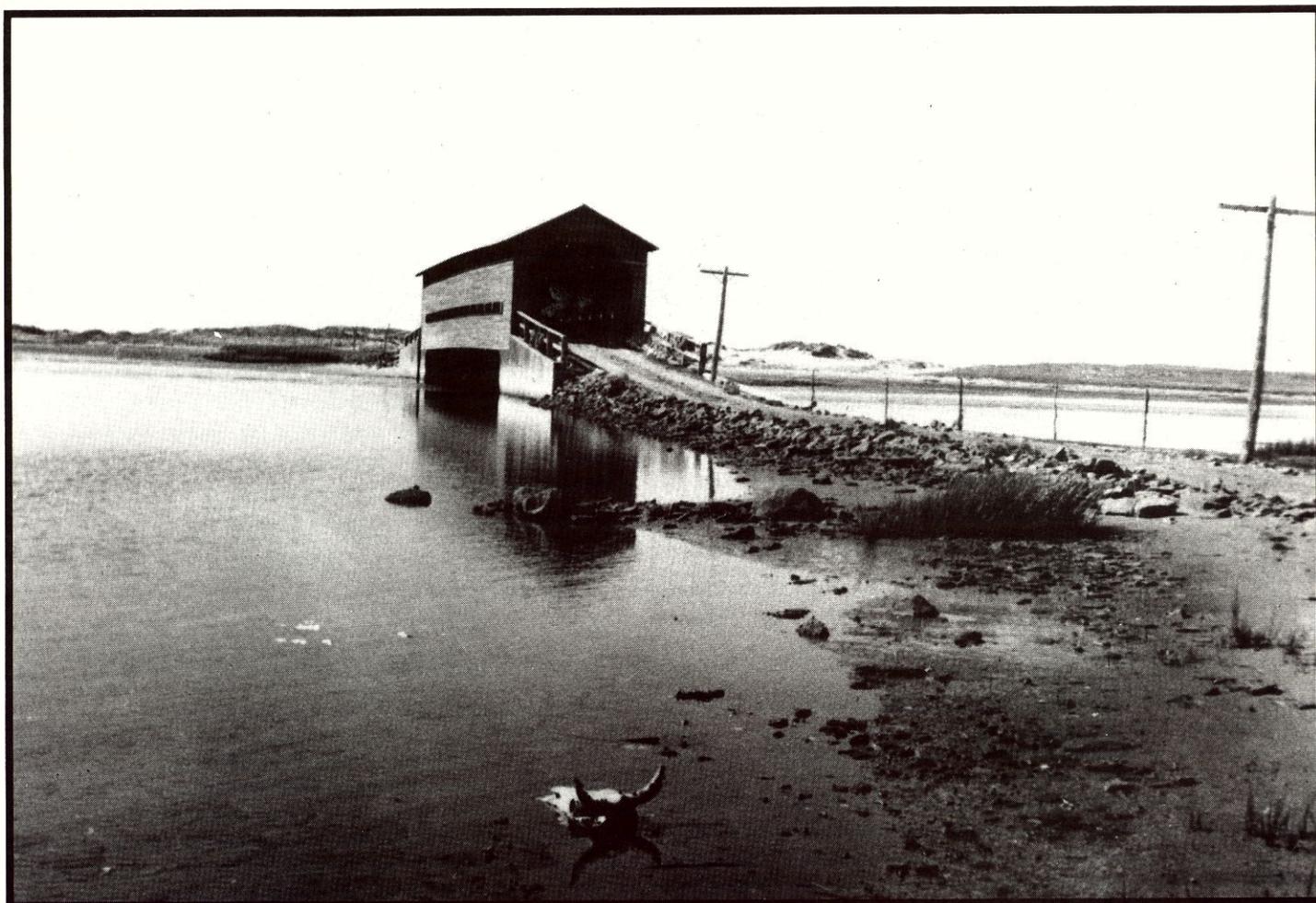


15e ANNÉE

VOLUME XVI

NUMÉRO 3

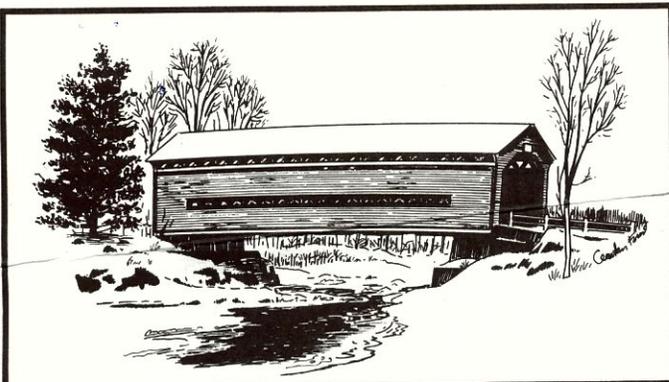
PRINTEMPS 1997



Contre vents et marées, en 1936, le Département de la Colonisation érigeait un second pont couvert au Cap-de-l'Est (61-29-02) afin d'étendre le réseau routier des Îles-de-la-Madeleine.

Photo: Collection Richard Sanders Allen

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: 2e 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

DÉCÈS

C'est avec regret que nous avons appris le décès, en décembre dernier, de madame Marlon Bonnett. Madame Bonnett a été très active au sein de la National Society for the Preservation of Covered Bridge en assumant, entre autres, la présidence de cette société pendant plusieurs années.

INONDATIONS DE JUILLET

Nous reproduisons un extrait de la lettre de madame Dolores Simard, propriétaire du pont des Peupliers (61-17-06): «...À cinq heures du matin, lorsque nous nous sommes aperçu de la disparition de notre pont, déjà, pour nous la vie n'était plus la même.»

EN VRAC

Des travaux d'environ 200,000\$ sont présentement effectués au pont de l'île (61-02-23). Il s'agit principalement d'introduire des poutres d'acier sous le TABLIER. Une telle opération laisse les fermes intactes et fonctionnelles.

Le pont Grandchamp (61-09-02) a été inspecté par le MTQ depuis sa réouverture. Des calculs de charges sont effectués afin de déterminer le tonnage qui sera affiché sur cette structure.

Les plans et devis pour la restauration du pont d'Eustis (61-18-02) sont complétés. La structure sera relevée d'un mètre, ce qui améliorera l'écoulement des eaux de ruissellement. Les travaux sont évalués à 135,000\$ et se dérouleront à l'été. Une fois cette réparation terminée, il faudra s'attaquer au dossier du pont Drouin (61-18-01) qui a un besoin urgent d'être stabilisé.

Lors des récents travaux d'entretien au pont Kelly (61-25-13), l'avant pont en bois qui subsistait a été éliminé alors qu'il n'était pas nécessaire de procéder de la sorte.

À l'été, des travaux seront exécutés au pont Freeport (61-45-02) sur la moitié de la structure qui n'avait pas été touchée lors de la dernière intervention.

Les culées et piliers du pont Marchand (61-53-01) seront reconstruits à l'été 1997.

ARTS ET PONTS

Tout au long du mois de mars se tiendra une exposition des oeuvres de Clément Villeneuve consacrées aux ponts couverts. L'exposition est présentée à la bibliothèque municipale de Dolbeau, 175 4e Avenue. Paul-René Gilbert, de Magog, a réalisé 19 émaux sur cuivre des ponts des Cantons de l'Est.

Un bas-relief de votre pont préféré, cela vous intéresse? Rolland Villeneuve, de Longueuil, peut réaliser votre souhait.

On le rejoint au (514) 468-0855.

SALON DE LA CARTE POSTALE

Le 4e salon québécois de la carte postale sera présenté le samedi 7 juin, de 10 à 16 hres à l'hôtel Maritime, 1155 rue Guy, Montréal. Entrée: 3\$.

TRANSPORTS QUÉBEC PUBLIE

La Direction des structures du ministère des Transports prépare actuellement la publication du rapport de

	92	
MENACÉ		Drouin
DÉLABRÉ		du Panache
SURSIS		Beauséjour

monsieur Fernand Caron. Ce rapport, rédigé en 1996, fait un survol de la situation des ponts couverts sous la juridiction du Ministère (85). La Direction est présentement à la recherche de 3 commanditaires reliés à la fourniture de matériaux pour l'entretien des ponts couverts. Il est prévu d'imprimer 2,000 copies de ce livre et le prix de vente a été fixé à 29,95\$. Le document devrait normalement être disponible chez l'Éditeur officiel au début de l'été.

COLLOQUE

En mai prochain, l'université de Sherbrooke tiendra un colloque sur les ponts. Un volet du colloque sera consacré aux ponts couverts. Un représentant du ministère des Transports s'adressera aux participants.

Des chercheurs de l'université ont développé une technique permettant de renforcer les poutres de bois à l'aide de matériaux composites. Une expérience devait être tentée sur des pièces de bois d'un pont couvert. Pour diverses raisons, le projet n'a pas eu de suites.

INONDATION AUX ÉTATS-UNIS

Deux ponts couverts de l'Ohio ont été détruits lors des récentes inondations. Il s'agit des ponts Creek Eagle Bowman (35-08-18) et North Pole (35-08-23).

Deux structures, du type Smith, sont des pertes inestimables.



PRÉSENCE DU PASSÉ

Nerses Sehbenderyan¹

Les ponts couverts en bois existent en Europe dans tous les pays boisés, surtout dans la région des Alpes. La Suisse, avec plus de 175 ponts couverts, y occupe le premier rang. Un très grand nombre de cours d'eau prennent leurs sources dans les Alpes suisses; le Rhin qui coule vers la Mer du Nord, le Rhône vers la Méditerranée occidentale, le Tessin vers l'Adriatique et l'Inn vers la Mer Noire.



Le pont de Malix avant sa restauration.(S-10-15)

Malheureusement, un grand nombre de ponts couverts en bois parmi les plus importants ont été détruits en temps de guerre (1799); Schaffhouse, Reichenau/AG, Wettingen/AG, Netstal/GL, Ennenda/GL et Schwanden/GL, ou tout simplement démolis par les Communes qui se contentaient de répondre aux impératifs croissants du trafic routier. Aucune solution de rechange pour le maintien des ponts couverts n'était étudiée. Ce fut notamment le cas des ponts Emmenbrücke (1902), Jona-Brücke (1910), Mellingen-Brücke (1927), Opfiker-Brücke (1935) et Ilanzer-Brücke (1962).



Le pont de Brunstegg hors service.(S-15-24)

Les constructeurs de ponts couverts les plus connus en Suisse furent Hans Ulrich Grubenmann (1709-1783) de Teufen, Kaspar Joseph Ritter (1745-1809) de Lucerne, Johann Ulrich Haltiner (1755-1814) d'Altstätten /Rheintal, Blasius Baltenschwyler (1752-1832) de Laufenbourg, et Hans Conrad Stadler (?) de Zurich. Ces constructeurs ont utilisé différentes techniques pour ériger leurs structures. L'appartenance aux différents bassins fluviaux a joué un rôle dominant dans la forme des ponts;

Ponts sur pilotis ou palées:

le plus célèbre encore existant est le Kapellbrücke (S-11-01) construit vers l'an 1300.

Ponts à contre-fiches (non couvert à l'origine):
Letzibrücke (S-15-20).

Ponts couverts à fermes en arbalète ou ponts suspendus:

pont Souvorov (S-17-02),
Wynigen-Brücke (S-06-06),
Buren-sur-l'Aar (S-06-02).

Ponts à fermes en arbalète et contre-fiches ou ponts à contre-fiches suisses:

pont d'Olten (S-18-02),
Baden (S-01-04),
Andelfingen (S-26-03).

Ponts à arcs en bois:

pont d'Oberglatt (?),
Hasle-Rüegsau (S-06-04).

Ponts à treillis:

pont de Susch (S-10-17),
Lavin (S-10-18),
Reischenbach brücke (S-10-23).

Ponts à treillis du système Town:

Anzewiler-Brücke (S-15-19),
Fadenbrücke (S-14-01).

Ponts à ferme Howe:

pont Sevelen-Vaduz (L-01-03/S-15-08),
Ruscheinerbachobelbrücke (S-10-13),
Scuol (S-10-19).

Grâce aux efforts du Heimatschutz ², beaucoup de beaux ponts ont été sauvés de la destruction, souvent à la dernière minute. Il reste à espérer que le pont de Malix (S-10-15) sur l'Eggatobel, fermé et dans un état pitoyable, soit également sauvé ³. Dans le canton de Saint-Gallen, les ponts Schülen (S-15-22) et Brunstegg (S-15-24), également fermés à toute circulation, méritent d'être restaurés et accessibles aux piétons ⁴.

1- En 1990, monsieur Nerses Sehbenderyan a édité le livre *«Holbrücken der Schweiz-ein Inventar»* en collaboration avec monsieur Werner Stadelman, ingénieur en ponts. Ce livre, publié en langue allemande, dresse un inventaire des ponts de bois couverts de Suisse.

2- HEIMATSCHUTZ; la direction de la protection du patrimoine de Suisse.

3- Grâce aux pression populaires, le pont de Malix a été restauré en 1990/91.

4- Les ponts de Schülen et Brunstegg sont toujours à l'abandon.

Le présent texte a été publié en 1987 dans la revue *Touring Club de Suisse*. Nous le reproduisons avec la permission de l'auteur.

Les photos sont reproduites du livre *Holbrücken der Schweiz-ein inventar*, pp. 272 et 309.



LES INGÉNIEURS

Gaéтан Forest

John By. (partie II)

Thomas McKay et son équipe de maçons montréalais sont déjà à l'oeuvre sur les ponts 1 et 2, sur la *Petite Chaudière*, du côté de Wright's Town. Ils ont deux ponts à arche en pierre d'une portée de 60 pieds à construire. Afin de réduire les coûts, l'entrepreneur choisit d'ériger une arche surbaissée de 6 pieds avec de la « pierre locale d'une épaisseur de 12 à 13 pouces seulement et grossièrement taillée au pic et maçonnée au mortier ». À l'abattage des cintres temporaires, le 31 octobre 1826, l'arche s'effondre. Tout est à refaire. Cette fois on opte pour une hauteur sous clé de 16 pieds et demi; on portera une plus grande attention au choix et au taillage des pierres, mais comme la saison tire à sa fin, il devient impossible d'appliquer le mortier. Les pierres seront simplement posées à sec. Les ouvriers travaillent dans de pénibles conditions durant tout l'hiver 1826-27. Leurs outils et leurs vêtements sont continuellement recouverts de glace par le froid intense et les embruns des chutes toutes proches. La première arche en pierre est complétée le 11 janvier 1827 et la deuxième, au cours de l'été suivant.

Au même moment, l'entrepreneur Robert Drummond terminait quatre ponts à poutres de bois (les ponts 3, 5, 6 et 7). Le pont 3, sur la *Petite Chaudière*, était constitué de trois travées droites à charpente à poinçons s'appuyant sur des piles ancrées sur le roc. Il mesurait 180 pieds de longueur. Le pont 5, long de 104 pieds, sur le *Chenal Perdu*, était du même type à la différence cependant qu'il avait une grande travée à poinçons au dessus du courant principal et deux petites travées à contre-fiches au dessus d'une partie de la rive qui était inondée au printemps. Le pont 6, sur le *Trou du Diable*, était une petite structure à longerons que l'on baptisera *Pont Pooley*. Le pont 7, sur le *Chenal des Draveurs*, était une arche en bois longue de 117 pieds. L'arc était composé de vousoirs de type palladien hauts de 9 pieds. Ce modèle avait été conçu par John By lui-même, mais il semble que ce concept était déjà répandu en Amérique. Sa construction n'avait posé aucun problème particulier et il restait maintenant un défi à réaliser, celui de jeter le pont 4 sur la *Grande Chaudière*. Sur les instructions de By et conformément à sa maquette, Robert Drummond en a dessiné les plans: il est du même modèle que le pont 7 mais avec une portée de 212 pieds. Le pont est composé de trois cintres espacés de 12 pieds et formant deux voies séparées. Chaque cintre est composé de deux arcs ou cordes concentriques distants de 15 pieds. Les arcs sont reliés par quinze poinçons en chêne et entretoisés au moyen d'arbalétriers et de contre-arbalétriers en pin rouge. L'arc inférieur est constitué de deux pièces formant corde de 30 pouces sur 12 pouces en pin rouge, taillées pour former une pièce courbe, à enture, et boulonnée. La corde supérieure est faite de la même manière, mais avec des dimensions réduites. Le design de ce pont démontre que John By était bien au fait des enseignements de l'architecte italien Andrea Di Palladio.

Après avoir travaillé tout l'automne 1826 à arpenter la région et à surveiller l'avancement des travaux des ponts sur l'Outaouais, By revient à Montréal et passe tout l'hiver à préparer les plans du canal et à distribuer les contrats pour les premiers travaux d'excavation ainsi que pour la construction des casernes, de la forge, etc. Les appels d'offres sont publiés en février 1827, les contrats devant être attribués le 4 mai suivant. La saison 1827 verra s'exécuter les travaux préliminaires pour toutes les écluses. Deux compagnies de *Royal Sappers and Miners* sont dépêchées pour participer aux travaux à l'été 1827.

Pour construire l'échafaudage du pont sur la *Grande Chaudière*, le capitaine d'artillerie Asterbrooks pointe un petit canon afin de lancer un câble sur l'île voisine. Ce câble d'un demi pouce de diamètre se rompt à deux reprises sous la force de la détonation. La manoeuvre réussit au troisième essai avec l'emploi d'un câble d'un pouce. Ce câble permet d'en tirer d'autres plus gros qui, disposés côte à côte à intervalle de quatre pieds sur des tréteaux, forment l'élément porteur d'un pont suspendu auquel est attaché un tablier de madriers transversaux et de planches longitudinales. Des garde-fou en cordage complètent ce pont temporaire, peu élégant mais fonctionnel.

Lord Dalhousie effectue une deuxième visite du chantier le 26 septembre 1827. Son épouse est la première personnalité publique à s'aventurer sur le pont.

L'entrepreneur Drummond se prépare pour la phase finale des travaux. La charpente a été assemblée sur la terre ferme, puis démontée. Lors des travaux de consolidation du pont temporaire, une chaîne cède, plusieurs ouvriers tombent dans l'abîme et trois d'entre eux se noient. On amarre un grand chaland au milieu du chenal. Un chevalet muni de vérins placé au milieu de ce chaland permettra de maintenir la charpente au bon niveau. De solides tréteaux en bois placés sur chaque rive servent de supports à deux câbles de huit pouces de diamètre tendus d'une rive à l'autre. Nous sommes en avril 1828. La grande poutre cintrée est sur le point d'être achevée lorsque des vents violents la font tanguer dangereusement. Deux chaînes se rompent entraînant le gauchissement et l'effondrement de la charpente. On a d'autre choix que de sectionner les câbles de retenue, préférant laisser partir chaland et structure à la dérive plutôt que de la voir se disloquer et se perdre. À l'issue de ce nouveau contretemps, il convient de ne pas lésiner sur les moyens. Les câbles inadéquats sont remplacés par des chaînes en fer avec des maillons de 10 pouces que l'on a fait venir de Kingston. Il faut encore cinq semaines pour réédifier le pont suspendu et en septembre 1828, le pont permanent était enfin achevé. Il porterait le nom évocateur de *Pont de l'Union*. Il avait coûté près du double de la somme prévue.

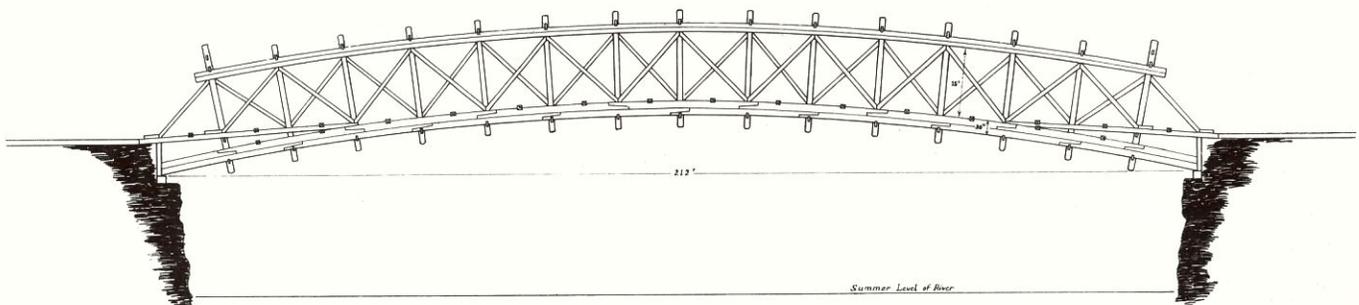
Bien que reconnue comme une réalisation hors du commun, la structure était affligée de certains vices de construction, note l'ingénieur royal William Denison. L'absence d'appui pour la corde supérieure entraînait le transfert des poids sur l'extrémité de la corde inférieure. Dès 1829, on constata un début d'affaissement de la cambrure du pont. On ajouta des pièces de renforcement diagonales. De plus, les embruns des chutes toutes proches maintenaient le bois humide, accélérant sa dégradation. En 1835 la cambrure s'était affaissée dangereusement. On consolida la structure au moyen de tirants de fer. Peine perdue, le 18 mai 1836, le pont s'effondra.

Simultanément à l'édification du pont des Sapeurs, une arche en pierre au dessus du canal, l'architecte Thomas

McKay se chargera de la construction des écluses de Hartwell et de celles situées à Bytown. Robert Redpath, réalisera le barrage et les écluses de Jones Falls, Phillips and White, les ouvrages à Long Island, et Robert Drummond, le barrage et les écluses de Kingston Mills. Cependant, les plans et devis du canal soumis par le colonel By ébranlent sérieusement l'Ordnance en décembre 1827. Avec la somme colossale de 576,757 £, l'estimation des coûts dépasse largement le devis préliminaire de 169,000 £ préparé quelques années auparavant par l'ingénieur Clowes. Un comité est rapidement mis sur pied pour étudier la pertinence du nouveau plan, ce qui retarde les travaux du canal, qui ne reprennent qu'en août 1828. Le comité Bryce penche en faveur de By et le *Board of Ordnance* entérine son rapport le 26 janvier 1828. Le Trésor britannique hésite encore. Tous reconnaissent que le canal Rideau «sera de loin le poste de dépense le plus important envisagé par le gouvernement impérial pour l'Amérique du Nord britannique». En avril 1828, By n'a toujours pas obtenu le mandat de continuer les travaux ni obtenu les crédits nécessaires pour le faire. Les nouvelles voyagent lentement à l'époque. Les entrepreneurs le menacent de poursuites si on les retarde. By place le Trésor britannique devant le fait accompli en distribuant les contrats pour la saison 1828. Comble de malchance, le dégel hâtif du printemps et les crues qui s'ensuivent font céder le barrage Hog'sback et occasionnent de lourds dommages au chantier de construction. En mai, les crédits annuels sont déjà épuisés. Et les frais continuent de monter, tant et si bien qu'à la fin de 1831, à la vue de la facture de 776,024 £, on menace de limoger le colonel By.

Le jour même où le Ministre des finances exigeait le rappel de By, ce dernier fêtait l'achèvement du canal Rideau. À bord du vapeur *Pumper*, savourant son triomphe, accompagné de sa famille et de plusieurs dignitaires, il fit le trajet entre Kingston et Bytown. En août 1832, le fondateur d'Ottawa reçut l'ordre de retourner en Angleterre et il s'embarqua le 23 octobre. Malgré qu'il devra rendre des comptes à son gouvernement, après avoir fait l'objet de deux enquêtes, il sortira la tête haute, exonéré de tout blâme.

Suite page 8



4- Plan d'élévation du pont no 4 sur la Grande Chaudière, érigé en 1828.

LA CARTE POSTE

LES TOURISTES AMÉRICAINS ET LES PONTS COUVERTS DE LA GASPÉSIE

Matthew F. Farfan

Les touristes ont toujours été attirés par la Gaspésie. La côte escarpée, les villages pittoresques, les paysages à couper le souffle sont un attrait irrésistible pour les gens possédant une voiture et quelques jours de congé.

Pendant plusieurs années, les nombreux ponts couverts disséminés tout autour de la péninsule ont été une attraction supplémentaire. De nos jours, leur présence est presque nulle dans le paysage gaspésien.

En dehors de la Vallée de la Matapédia, depuis l'incendie du pont de Port-Daniel (61-10-03) en 1994, seuls les ponts de Saint-Edgar (61-10-05) et Grande-Vallée (61-23-01) subsistent.

Dans les années 1930, 40 et 50, plusieurs cartes postales de ponts couverts gaspésiens ont été imprimées. Les visiteurs américains ont développé un engouement particulier pour ces cartes. Ils appréciaient faire parvenir de brefs messages aux amis à l'endos de telles cartes. Plusieurs croyaient que ce type de structures était l'apanage exclusif de la Nouvelle-Angleterre.

J'ai relevé quelques commentaires expédiés par ces visiteurs:

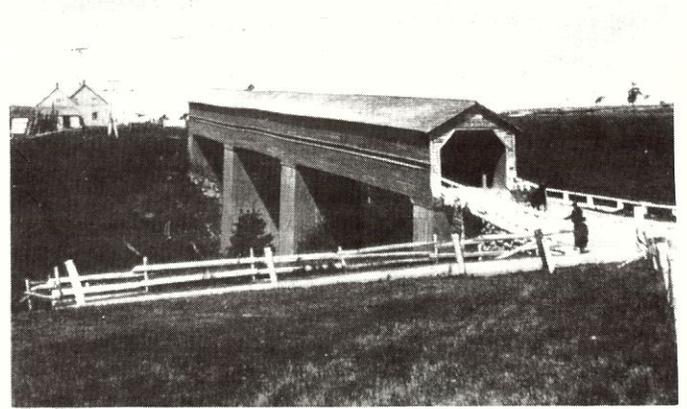


Cap-Chat (61-23-08)

Postée le 2 juillet 1940 à un résidant du New Jersey.

«Nous venons tout juste de franchir ce pont et à la sortie, nous avons dégusté un excellent repas dans une auberge des plus agréables. Le tour de la Gaspésie est d'environ 500 milles et nous traversons des villages de pêcheurs typiques. Bientôt nous atteindrons le Golfe Saint-Laurent et l'océan Atlantique.»

Le flottage du bois, illustré au premier plan de la carte, jadis commun sur toutes les rivières du Québec, a été abandonné au profit du transport par camions.



Near Chandler (61-10-14)

Oblitérée le 3 octobre 1946, cette carte a été envoyée au Vermont.

«Voyez, ces ponts couverts se retrouvent partout, même si les gens de la Gaspésie croient en détenir le monopole.»

Une carte identique adressée dans le Maine en octobre 1934 indique que «nous avons vu un grand nombre de ces ponts dont un devait mesurer 300 ou 400' selon Frank...»



Escuminac (61-10-19)

Datée de juin 1950, et envoyée au Vermont, l'auteur donne son appréciation du voyage:

«Remarquez les chemins de terre! Le paysage est magnifique. Ce soir je suis devant un feu de foyer.»

À noter la présence d'affiches à l'intérieur du pont.

Toutes les cartes reproduites font partie de la collection de Matthew F. Farfan.

SUR LE PONT NOIR... «on y dansait!»

Gilles Pelletier

«...Dans ces années là, un grand événement se produisit dans la paroisse. Le vieux pont qui enjambait la rivière Métis, non loin du village, était devenu défectueux. Il était question de le remplacer par un pont neuf. Comme la chose était d'une grande importance, comme toutes les grandes choses du temps et même de ce temps-ci, elle faisait couler beaucoup d'encre et beaucoup de «balles». Le pont neuf a donc été bâti dans l'été 1899; j'avais environ neuf ans. Je me souviens qu'on avait démoli le vieux pont, parce que le pont neuf devait être construit à la même place. On avait préparé à environ deux arpents du pont, une traverse pour les voitures. La rivière était peu profonde à cet endroit; les chevaux n'avaient pas l'eau aux genoux. Le monde à pied, on les traversait en bateau à rame. Je me rappelle que nous autres, je veux dire les enfants d'école, le gars qui nous traversait faisait exprès pour nous faire peur. Après les deux premières semaines de septembre le pavé du pont n'était pas encore fait. J'ai parlé beaucoup du pont mais je ne vous ai pas encore dit que c'était un pont couvert; toute une merveille! parce qu'il n'y en avait pas d'autres dans les environs.

Le pont a été inauguré le jour de la Toussaint, un après-midi. Il faisait beau, une vraie belle journée de juillet. Pas besoin de vous dire qu'il y avait du monde de rendu là. Monsieur le curé l'avait annoncé en chaire; il avait averti tout le monde de ne pas ménager les applaudissements car le député Monsieur Donat Caron devait faire un discours. J'ai oublié de vous dire que la cérémonie a commencé par la bénédiction du pont par Monsieur le curé Cyprien Gagné et il y est allé de son petit discours de remerciement à monsieur le député. Après de forts applaudissements, Monsieur Donat Caron a commencé son discours qui a duré une bonne demi-heure et quelques autres ont parlé par la suite. Je ne me souviens pas de leur nom. Vous comprenez que j'ai attendu la fin avant de retourner chez-nous, si bien que la noirceur m'a surpris. La mère était occupée de moi; elle avait envoyé mes soeurs Marianne et Augustine me chercher. Elles m'avaient rencontré à mi-chemin.

L'histoire du pont couvert de Sainte-Angèle a fait grand bruit dans les paroisses environnantes. Il nous est arrivé assez souvent de voir des gens qui venaient voir le pont. Durant l'hiver ça a été tranquille. Mais l'été suivant c'était devenu un lieu de rassemblement, surtout le soir. Il ne manquait pas de musiciens dans les environs et même du village qui venaient chacun avec sa musique, soit un violon, un accordéon, une musique à bouche ou une bombarde. Mais comme toute chose à son mauvais côté, les réunions ont amené à jeter un peu d'inquiétude, bien que le conseil de paroisse avait nommé un surveillant qui avait l'ordre de «clairer» tous les «vive la joie». Le surveillant n'a pas eu grand succès et était «vive la joie» lui-même; il s'amusait et fumait avec eux autres et quelqu'un avait pris l'habitude d'emporter un trois demiards de gin et payait la traite au bonhomme Jos qui les «insistait» à veiller plus tard. Les membres du conseil ayant été mis au courant de ce

qui se passait sur le pont le soir a (sic) envoyé quelqu'un faire une visite sur le pont le jour. Il a trouvé qu'à certains endroits les pipes avaient été vidées et que le tabac étant encore en feu avait grillé un peu le bois. Ce qui aurait pu occasionner un commencement d'incendie et même brûler le pont au complet. Une assemblée du conseil a donc été convoquée et une résolution a été passée, défendant toute réunion sur le pont car on craignait pour le feu. Il faut vous dire que dans ces années-là, on fumait la grosse pipe et on la vidait n'importe où. Ce qu'on appelait «décharger sa pipe». Et souvent la pipe en question était encore à moitié de tabac en feu; on y regardait pas au tabac, il était très bon marché et la plupart des gens le récoltaient; ce qu'on appelait de la «verrine». La fumée de cette sorte de tabac sentait la quenouille brûlée.



Le pont Noir (61-58-17) ¹ à Sainte-Angèle.
Photo Archives Nationales du Québec.

Le pont était beau à voir de loin et de près. Le dedans était construit de manière à venir s'amuser; il y avait à longueur de la partie qui était couverte, de gros madriers qui faisaient partie de la charpente du pont, ce qu'on appelait la «membrure». En terme de constructeur, cette «membrure» était posée juste à la bonne hauteur, pour faire qu'une personne puisse s'y asseoir assez confortablement; ce qui donnait de la place à asseoir soixante-dix à quatre-vingts personnes. Les côtés étaient faits de madriers posés en diagonales sur les deux sens ce qui faisait de belles croisées pour faire grimper les enfants pas trop peureux. On pouvait monter jusqu'au toit quand il n'y avait pas quelqu'un pour vous descendre.

Par la suite les ponts couverts sont devenus à la mode. Chaque vieux pont qui était condamné était remplacé par un pont couvert. Il est venu un temps qu'on en avait quatre dans la paroisse; un autre vieux pont qui enjambait la rivière Métis près de la paroisse de Saint-Octave a été aussi remplacé par un pont couvert; on l'appelait «le pont à Marcel» parce qu'un Marcel Roy avait un moulin à scie par là. Un autre pont qui enjambait lui aussi la rivière Métis mais un neuf celui-là, je veux dire qu'il n'y avait pas de vieux pont à remplacer à cet endroit, c'était pour faire une sortie vers Sainte-Angèle, pour les gens qui habitaient

le nord de la rivière. Ce qui les «raccourcissait» de près de deux milles pour venir à Sainte-Angèle; on l'appelait «le pont Marquis» parce que c'était Monsieur Alexandre Marquis qui avait fait les démarches nécessaires pour cette construction. Monsieur Marquis a été très gentil à ce sujet; il a donné gratuitement le terrain pour une route reliant le rang nord à la route nationale qui passait juste au bout du pont en question. Il a donné aussi le terrain pour bâtir l'école du rang qui ne se trouvait plus dans le centre et qui avait besoin d'être bâtie. Monsieur Marquis s'est fait bien mépriser à ce sujet là parce que changer une école de place, il y a toujours des pour et des contre. Mais après que toutes ces choses ont été faites, Monsieur Marquis a été louangé par ses adversaires.

Un quatrième pont couvert a aussi été construit sur la rivière Neigette qui traversait elle aussi une bonne partie de la paroisse de Sainte-Angèle du côté de Saint-Donat. Ce petit pont d'une soixantaine de pieds était très utile pour les gens de Saint-Donat et de Saint-Gabriel et des autres paroisses d'en arrière qui avaient affaire(sic) à Mont-Joli. Je vous dirais en passant que j'y ai travaillé moi-même; j'avais alors dix-huit ans. Le pont en question a porté le nom de «Pont Pite Roussel» parce que le chemin qui conduisait au pont était sur la terre de M. Pierre Roussel qu'on appelait Pite Roussel ou Pite Gazan; ceci est un surnom de la famille Roussel.



Le pont Pite Roussel (61-58-12)
Photo Leo Litwin ©

C'était tout un événement pour moi de travailler au pont parce que c'était la première fois que je sortais de chez moi pour travailler à salaire; j'ai gagné environ trente-cinq dollars. Les salaires n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui; 1,25\$ par jour pour dix heures d'ouvrage. (...)

1- Les ponts Noir et Marquis ont été listés par erreur dans le comté de Matane alors qu'ils sont situés dans le comté de Rimouski. Les numéros 61-42-12 et 61-42-13 ont été annulés et remplacés par les numéros 61-58-17 et 61-58-12. Ces changements apparaîtront dans la prochaine version du répertoire des ponts couverts du Québec.

NDLR

Le texte de monsieur Pelletier a été publié dans les

Cahiers du Grenier, #5, novembre 1989. Cette revue est la publication officielle de la société du Patrimoine de Sainte-Angèle. Monsieur Pelletier est décédé il y a quelques années.

Le pont Noir dont il est largement question est bien ancré dans la mémoire de Sainte-Angèle. La légende du diable déguisé en chien noir qui se laissait traîner sous les voitures revenant des veillées où on avait bu et dansé, a bien nourri l'imaginaire de la tradition orale. Ce nom de «pont Noir» vient sans doute des malédictions qui ont dû tomber sur ce lieu de «rencontres illicites».

John By, (partie II)

(suite)

Cependant durant toutes ces années de durs labeurs au Canada, il avait gravement hypothéqué sa santé. Il ne s'est jamais complètement remis d'une fièvre apparentée à la malaria contractée dans les marécages de Richmond. Il décède le 1er février 1836.⁴

Le canal Rideau est un des ouvrages du Génie les plus remarquables du XIXe siècle. La guerre appréhendée par les Britanniques n'ayant pas eu lieu, son rôle militaire se transforma en vocation commerciale. Pendant plusieurs décennies, les trains de bois, les chalands, les bateaux à vapeur se croisent sur son parcours. La popularité croissante des chemins de fer à partir de 1850 confine le canal à la desserte d'une clientèle aisée, friande de croisières à bord de vapeurs de luxe. Aujourd'hui maintenu par le Service canadien des Parcs, le canal Rideau attire un grand nombre de plaisanciers qui empruntent son parcours chaque été.

4- Construction du canal Rideau: histoire illustrée. Robert W. Passfield. Parcs Canada, 1981.

À VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. (Version 7)
Imprimée ou sur disquette (format IBM 5¼ ou 3 ½). 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 35 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.