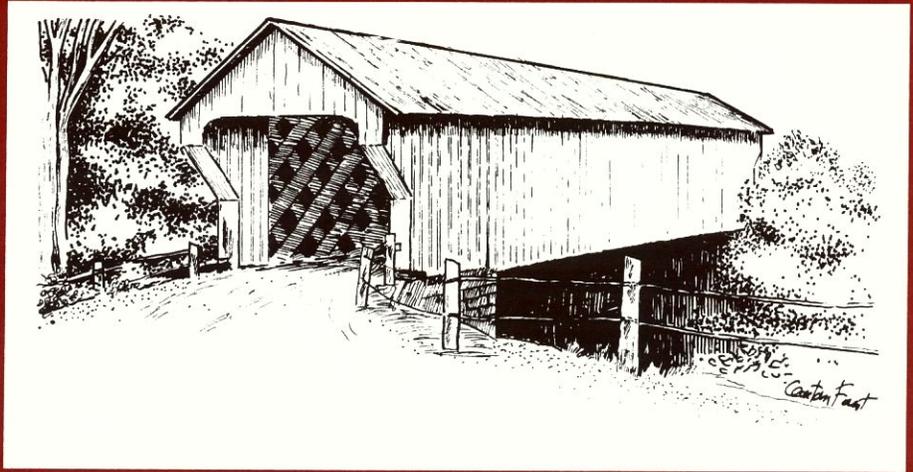


Le Pont'âge



VOLUME XIX

NUMÉRO 3

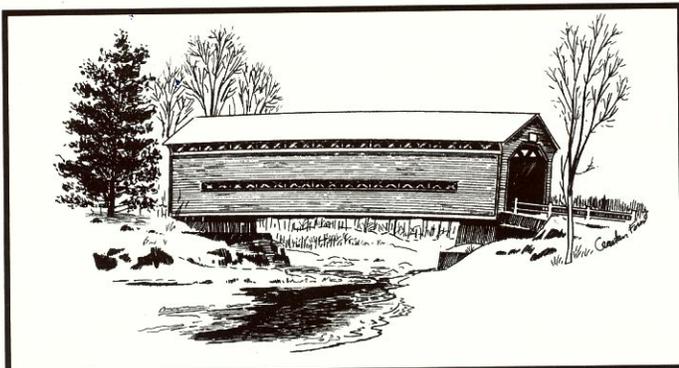
PRINTEMPS 2000



La route ayant été complétée en 1950, le pont de la baie Queylus, à Chibougamau (61-60-32),
voisinaït les installations rudimentaires de la succursale de la *Canadian Bank of Commerce*.

Photo: Alice Durant ©

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, (Québec) H1K 4G5

Téléphone: (450) 582-3905

Courriel: sqpc@hotmail.com

Web: www.angelfire.com/pq/sqpc

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

Président: Gérald Arbour
Vice-président: Jean-Marie Beaujean
Trésorier: Jimmy Veilleux
Secrétaire: Léo Bonin
Directeur: André Cloutier
Directeur: Shirley Dumas

Traducteur: Joseph D. Conwill

Agent U.S. : Joseph D. Conwill

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 à 14 heures.

Dépôt légal: 2e trimestre 2000
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0832-7572

Poste-publications: Convention no. 1655701

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

OMISSION ET CORRECTIONS

Quelques erreurs se sont glissées dans la précédente édition du Pont'âge. Dans le compte rendu sur l'exposition aux Archives nationales à Québec, page 2, il aurait fallu lire que madame Johanne d'Amours accompagnait Gaétan Forest en tant que représentante de la SQPC.

À la page 6, les légendes pour les ponts Harricana et Rivière-Héva ont été interverties. Dans le même texte, le numéro du pont de Saint-Marc-de-Figuery est 61-01-41 au lieu de 61-01-14.

TARIFS POSTAUX

Vous avez certainement remarqué que les enveloppes contenant votre Pont'âge arborent un cachet postal pré-imprimé. Après plusieurs années de recherches et de requêtes, nous sommes maintenant qualifiés pour un service offert par Postes Canada. Ce service, dont les modalités seraient trop longues à énumérer, permet à des organismes comme le nôtre de réduire substantiellement les coûts d'affranchissement pour le courrier « en nombre ». La SQPC prévoit économiser environ 45% en frais postaux pour une année complète. Il s'agit du poste de dépenses le plus important pour la société. Ces économies sont appréciables et arrivent à point. Elles permettent de maintenir à son niveau actuel la cotisation des membres.

REPORTAGES

Le 25 février dernier, le réseau de télévision TQS à Québec présentait un reportage d'environ 5 minutes sur les ponts couverts. Monsieur Fernand Caron était l'interlocuteur invité et un survol du sujet a été présenté pour le bénéfice des auditeurs avec, en toile de fond, le pont Perreault de Notre-Dame-des-Pins. Les recherchistes de l'émission en sont venus à s'intéresser au sujet après avoir visité l'exposition des Archives nationales à Québec.

Le 8 mars, Télé-Québec effectuait le tournage d'un topo pour le pont Marchand, de Mansfield et Pontefract, à être présenté (date de diffusion inconnue au moment d'aller sous presse) dans le cadre de l'émission « Attendez que je vous raconte ». Gaétan Forest a fourni des documents pour ce reportage.

EN VRAC

2 de nos ponts de l'Abitibi franchissent le cap des 50 ans cette année. Il s'agit des ponts Alphonse-Normandin, à Saint-Félix-de-Dalquier, et du Petit-Quatre, à Canton Clermont.

La rencontre d'une motoneige et d'un chargeur dans le plus long des deux ponts de Ferme-Rouge a résulté en des dommages à la structure. Le pont est fermé à la circulation automobile. Les réparations seront effectuées rapidement.

Un début d'incendie a été maîtrisé au pont des Raymond à Précieux-Sang. Cet incendie aurait été allumé parce que des gens se seraient amusés à faire

	91	
MENACÉ		Beauséjour
DÉLABRÉ		Gareau
SURIS		Drouin

surchauffer les pneus d'une automobile sur le tablier du pont.

Les travaux sont complétés au pont Jean-Chassé de Saint-René-de-Matane. Des poutres d'acier ont été utilisées pour renforcer la structure. Repeint en rouge, il est de nouveau en service. Le coût des travaux s'élève à plus de 600,000\$.

La députée de Matapédia, madame Danielle Doyer suit de près le dossier de la réfection du pont Heppell. Elle souhaite s'assurer que les travaux seront effectivement réalisés au printemps 2000.

Le pont Perreault de Notre-Dame-des-Pins a été fermé à toute circulation en janvier dernier. La structure sera renforcée temporairement dans l'attente d'une évaluation des travaux à faire pour rendre de nouveau cette structure sécuritaire pour les usagers. Ce pont couvert est au cœur des festivités du 75^e anniversaire de la municipalité qui débutent au printemps.

Une requête visant à déplacer et remplacer le pont Ducharme à La Bostonnais avait été présentée au conseil de la municipalité. Devant le tollé de protestations qu'a soulevé cette requête, le projet a été abandonné. Le conseil était divisé sur la question. Une seule étape reste maintenant à franchir pour que ce pont soit déclaré monument historique. À l'été 2000, des réparations sont prévues à l'une des culées du pont. À noter que l'équipe qui a réalisé le pont couvert a rafilé les grands honneurs du concours de monuments de glace.

Une inspection au pont de Saint-Placide-de-Charlevoix a révélé quelques anomalies qui devront être corrigées par la municipalité selon les spécifications des experts du ministère des Transports.

La fusion de Warwick et de Canton Warwick retarde le dossier d'expropriation du pont couvert Perreault/Charbonneau. Des développements sont prévus à l'été 2000.

Une étape importante a été franchie au pont Drouin lorsque toutes les démarches relatives au certificat de localisation ont été complétées. Une parcelle de terrain a été cédée à la municipalité pour permettre la création d'un parc à l'emplacement du pont. Le pilier ouest sera réparé en priorité à l'été 2000.

AU COIN DU PONT

Le travail se poursuit sur le site Internet de la SQPC. Un volet « parole » a été ajouté pour permettre les échanges entre les membres. Si votre ordinateur est muni d'une carte de son, branchez-y un micro (il est toutefois possible de communiquer à l'aide du clavier), vous pouvez dorénavant joindre d'autres membres de la SQPC et échanger sur le sujet qui vous intéresse. Vous n'avez qu'à vous rendre sur le site Internet de la SQPC <http://www.angelfire.com/pq/sqpc>, choisir la rubrique « Au coin du pont » et suivre la procédure indiquée. À noter que ce nouveau service n'est pas une permanence du secrétariat de la société mais bien un outil favorisant les échanges entre les

membres. Si le besoin s'en fait sentir, des rendez-vous à heures fixes pourront éventuellement être proposés aux utilisateurs.

INDIANA

Dans le cadre d'une émission numismatique visant à frapper une nouvelle pièce de 25¢ pour chacun des états américains, l'Indiana a sélectionné 17 esquisses, dont une avec pont couvert. Cette émission est prévue pour l'an 2002 et le projet qui aura reçu le plus grand nombre de votes sera retenu.

VOTRE AGENDA

Les 12 et 13 mai 2000, au gymnase de l'Université du Québec à Trois-Rivières, 1^e Salon national d'histoire et de patrimoine. Présence de la SQPC.

Le 3 juin 2000, des membres du Club des voitures anciennes du Québec et de la Manivelle visiteront quelques ponts dans les Cantons de l'Est. Rassemblement au pont d'Eustis vers midi pour voir des Belles d'avant-guerre.

Le 10 juin 2000, 7^e Salon québécois de la carte postale, de 10h à 16h, au 1155 rue Guy à Montréal.

Kerm-S-O-Pont, Amqui, le 3 septembre (à confirmer).

Naturellement, ne pas oublier votre assemblée générale le 26 août 2000.

RAPPEL

Quelques exemplaires seulement encore disponibles du superbe calendrier de ponts couverts du Nouveau-Brunswick. 10\$, poste incluse. Faites vite. 

PONTS COUVERTS DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Raynald Cloutier

Mon épouse et moi avons pris quelques jours de vacances aux Îles-de-la-Madeleine tard l'automne dernier. Drôle d'idée direz-vous d'aller aux Îles à ce moment là de l'année? Justement, les Madelinots disposaient de passablement de temps pour nous fournir les renseignements recherchés.

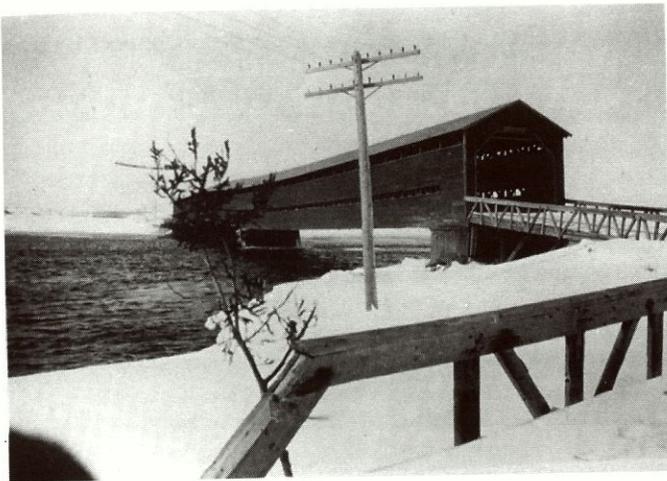
Qui va aux Îles se doit d'aller visiter le musée de la Mer à l'Île du Havre-Haubert. C'est à cet endroit que j'ai découvert, à mon grand étonnement, que les Îles avaient eu autrefois deux ponts couverts bien identifiés au Répertoire des ponts couverts de la Société québécoise des ponts couverts (SQPC) sous les numéros 61-29-01 pour Havre-aux-Maisons et 61-29-02 pour celui de Cap-de-l'Est. Monsieur Reynald Briand, technicien au musée, m'a remis copies de photos du pont couvert reliant Cap-aux-Meules à Havre-aux-Maisons. Il a été impossible de trouver sur place une quelconque copie photo du second pont¹. On sait qu'il était situé entre Grosse-Île et l'Île-de-la-Grande-Entrée, plus précisément au Cap-Nord-Est ou « East Cape » pour les gens de la région. Il a été remplacé par un pont de béton en 1962.

4 Je rapporte de ce voyage deux pages copiées d'une publication² dont il ne subsiste malheureusement qu'un seul exemplaire, et qui contiennent des informations pertinentes sur le pont de Havre-aux-Maisons, que je vous livre ci-après, avec la couleur locale de la langue parlée : « *Imaginons que vous êtes venus par bateau; vous avez peut-être visiter (sic) les paroisses de Havre-Aubert, Bassin, La Vernière, Cap-Aux-Meules et Fatima.*

Vous voilà rendus au Pont; comme nous habitons une île (sic), le pont nous permet de traverser la Chenal, cet étroit bras de mer qui fait communiquer la Baie d'en Dedans, la Baie « chez » William au défunt Nelson (c'est ainsi que l'appelaient les « vieux ») avec la Baie de Plaisance ainsi nommée par Jacques Cartier en 1535... comme sur le pont d'Avignon, sur le « nôtre » tout le monde y passe. A gauche, cet îlot (sic), c'est l'île Rouge, comme de raison à cause de la couleur de ses galets de grès rouge. Avant 1928, le pont n'étant pas construit, on avait un « bac » pour la « traversée ». Les plus âgés (sic) nous parlent encore des anciens propriétaires de ces bateaux (sic).

Au début, on traversait à la rame, ou à l'aide d'un cable, plus tard avec un bateau à moteur qui touait la « gabarre »³. Proposés (sic) au transport aux environs de 1890, Uriel Harvey, puis Philippe Harvey, Paulon Harvie, le dernier, Isaac à Cléophas Richard. Le pont de bois construit vers 1928, donna sa place à ce pont de métal, en 1960.

Comme vous voyez sur la photo, notre vieux pont de bois, tordu par les « rhumatismes », à (sic) dû céder sa place »



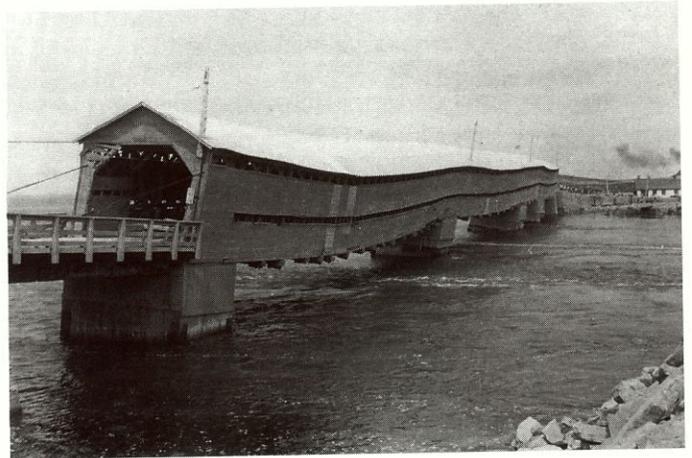
Le pont de Havre-aux-Maisons dans toute sa splendeur.
PHOTOS : collection du musée de la Mer

Le texte peut nous porter à croire que lorsque nous arrivons par bateau, nous entrons au sud-ouest de l'archipel, c'est-à-dire à Havre-Haubert, alors qu'en réalité, la gare maritime se trouve un peu plus au nord, soit à Cap-aux-Meules.

Mon intérêt pour les ponts couverts est relié au fait que mon passe-temps favori, la vidéographie, m'a permis de réaliser des montages vidéos de ponts couverts tournés par mon frère André, directeur à la SQPC, alors

que mon tableau de chasse comptait déjà depuis 1978 un bout de film Super 8mm du pont de Hartland au Nouveau-Brunswick et des images vidéo du pont Perreault de Notre-Dame-des-Pins qui datent de 1984. De plus, immédiatement après le déluge au Saguenay, j'ai pu filmer la réfection des culées du pont du Faubourg de l'Anse Saint-Jean et diverses excursions à des ponts couverts complètent le tableau.

Voilà pour l'amateur de ponts couverts que je suis.



Déformé et dangereux, le pont sera démolé.
PHOTOS : collection du musée de la Mer

1- Une photo du pont de Cap-de-l'Est (61-29-02) a été publiée en première page du Pont'âge vol. 16 #3 printemps 1997.

2- Brochure écrite par monsieur Alphonse J. Arseneau traitant du patrimoine architectural de la municipalité.

3- Gabarre; synonyme de « bac » pour les Madelinots.

NDLR : La construction du pont de Havre-aux-Maisons avait été confiée à un certain Dubois, assisté de monsieur Normandeau. Ayant connu des difficultés lors des travaux, ces gens furent remplacés par un dénommé CLOUTIER. Quelques années plus tard, ce même Cloutier construira le pont du Cap-de-l'Est.



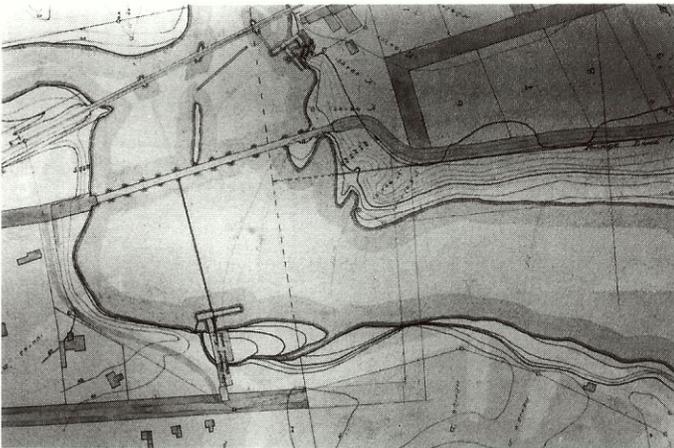
LE PONT DES MACLABHRAINN

Gaétan Forest

En 1990, le Pont'âge présentait dans ses pages une photo identifiée «Electric Power Privilege, Buckingham 68336 ».¹ Cette photo montrait un pont couvert de type Town simple surplombant un rapide. Compte tenu de la similarité du paysage, un site à Masson, comté de Papineau, avait été retenu comme l'endroit le plus plausible pour y placer cette structure.

Un procès-verbal du Grand Voyer Denis-Benjamin Viger laissait croire qu'un pont de bois avait été construit au lieu-dit « Bassin-du-Lièvre » (Masson) dès 1840 sur la route Montréal-Hull. Ce pont était indiqué sur un plan d'arpentage de E. Deville, 1875. Il était situé entre le chemin de fer et le pont actuel de la route 148. Il avait été emporté en 1897 semble-t-il. D'après un procès-verbal, le Conseil municipal de Masson avait payé un

citoyen pour le ramassage du bois du pont dans la rivière. Par la suite le pont couvert Major (61-52-04) avait été construit sur un site plus en aval. Comme le plan d'arpentage de 1875 n'indiquait que le pont près du chemin de fer et l'autre pont à Buckingham (61-52-27), les recherches avaient été conclues de cette façon.



Extrait de la carte « Water Privileges, 1895 » de H.T. Hazen, montrant le pont ferroviaire du Q.M.O & O (en haut), le pont de bois de la route Montréal-Hull (au centre). Dans le resserrement de la rivière, on a ajouté au crayon le tracé du pont Major (61-52-04) projeté en 1899, qui correspond à peu près au site du

Récemment, j'ai eu l'occasion d'examiner un plan topographique dessiné par l'ingénieur H.T. Hazen, en 1895.² Ce plan, à l'échelle 125 pieds au pouce, montre la rivière du Lièvre, de son embouchure jusqu'au « Landing », en haut des « Upper Falls » de Buckingham. Le pont de bois en aval du chemin de fer à Masson existe bel et bien à l'endroit prévu. Cependant, c'est un ouvrage comportant 13 travées. Selon l'échelle de la carte, la longueur totale de la structure serait de 638 pieds. L'ingénieur Hazen a minutieusement représenté chacun des piliers du pont. Cette structure ne peut être en aucun cas le pont couvert apparaissant sur la photo « Electric Power Privilege, Buckingham », qui n'a que 2 travées d'une longueur approximative totale de 150 pieds. Je devais donc revoir toutes mes hypothèses. Mais en déroulant ce plan long de 12 pieds, découvrant le cours de la Lièvre, qu'elle ne fut pas ma surprise de voir qu'un autre pont franchissait la rivière à mi-chemin entre Masson et Buckingham, à la tête d'un rapide que l'on appelait à l'époque le « Rapide du Bois-d'Or ». Tout ce secteur est submergé depuis la construction du barrage Rhéaume en 1929. Je venais de découvrir l'emplacement du pont inconnu.

Sur la carte Hazen, aucune route n'est tracée jusqu'aux abouts de ce pont. Cette traverse apparaît également sur une carte géologique du Ministère canadien des Mines, publiée en 1920 (avec des renseignements sur les travaux publics à jour en 1908). Encore ici, aucune voie d'accès au pont. Sur des photographies aériennes verticales prises par la Royal Canadian Air Force en 1927, le pont n'existe plus et aucun vestige d'un chemin d'accès n'est visible. La raison d'être d'un tel pont à cet endroit demeurerait un mystère.

Le « Water Privileges » ou « Electric Power Privilege » signifiait que la Compagnie Maclaren avait reçu à bon compte du gouvernement, en 1902, la propriété entière et absolue des deux rives de la rivière du Lièvre à partir de son embouchure jusqu'en haut du « Landing ». La Compagnie devenait également propriétaire de vastes territoires aux « High Falls » (Val-des-Bois). Cet octroi autorisait la dite compagnie à aménager les pouvoirs hydroélectriques et industriels de la rivière. La solution à l'énigme du pont inconnu devait donc résider chez Maclaren. Était-ce une structure industrielle? Une telle traverse aurait été utile aux ouvriers affectés à la surveillance du flot continu des bois sciés dans le glissoir à bois de la Compagnie James Maclaren. En fait, sur la carte Hazen, un glissoir à bois sortait de l'usine aux chutes Dufferin, courrait sur la rive ouest, franchissait la rivière juste sous le pont couvert. Le glissoir longeait par la suite la rive est jusqu'à Masson, où de vastes cours à bois servaient à l'entreposage des planches, en attendant leur chargement sur les barges ou les wagons. Ce glissoir est visible sur la photo « Electric Power Privileges », mais la dalle semble hors d'usage. En 1905, le glissoir à bois est abandonné au profit d'une cour à bois aménagée au sud du cimetière de Buckingham, près de la voie ferrée.



Extrait du même plan, montrant le pont de James Maclaren. Vers 1929, on a ajouté sur ce plan le site projeté du barrage Rhéaume.

Un indice concluant a été trouvé dans le volume écrit par A. Barnet Maclaren.³ Dans ce livre on lit un extrait des Mémoires de J. A. Bryant (9 mai 1947) dans lequel le témoignage d'un M. Addy est rapporté. M. Addy, né en 1867, avait bien connu James Maclaren. Il parlait de l'existence passée d'un pont sur la Lièvre au lieu connu sous le nom de « Picnic Grounds » ou encore « Pine Grove ». De nos jours cet endroit est encore couvert de grands pins. M. Addy affirmait que ce pont ne fut jamais terminé. C'est James Maclaren lui-même qui l'avait fait construire. Il voulait que la route devant relier le village de Buckingham à la Station longe d'abord la rive ouest, puis traverse la rivière à « Pine Grove », pour finalement aboutir au Bassin-du-Lièvre. Cette voie offrait l'avantage d'être plus directe, surtout pour les habitants de la rive ouest, qui n'auraient pas à faire le détour par le pont du village construit en 1866. Les Maclaren habitaient « Pinehurst », une superbe villa

- 6 sur la colline surplombant les moulins sur les « Lower Falls » (Chutes Dufferin), du côté ouest de la rivière. Le village de Buckingham, à ses tout débuts, prenait ses aises sur la rive ouest, là où un petit centre industriel était en pleine effervescence. De vieux plans du village montrent que la rue Georges fut appelée à l'époque « Rue Principale ».

James Maclaren avait offert de « macadamiser » la moitié du parcours de cette route mais le Conseil de Buckingham refusa cette offre, ne voulant pas être impliqué dans son entretien. Il choisit plutôt de verbaliser le chemin Dunning déjà tracé du côté est de la rivière du Lièvre. Cette piste rudimentaire deviendra le chemin principal vers la Station (aujourd'hui la route 309). Le pont couvert de James Maclaren a été achevé, mais aucun chemin de descente n'a été pratiqué dans les rives escarpées de la Lièvre pour y accéder. Les dates de construction et de destruction de ce pont couvert demeurent inconnues. Il serait réaliste de croire que le pont a été construit durant la décennie 1880 et fut détruit entre 1905 et 1910.

James Maclaren est né en Écosse le 19 mars 1818. Il a émigré avec son père David Maclaren en 1821. Les Maclaren se sont d'abord établis sur une ferme dans le canton Torbolton, Haut-Canada, avant de déménager à Wakefield, Québec, en 1840. David y construit le « Manor House », une spacieuse résidence. Il fait aussi construire le « Guest House », une maison pour la famille et les invités, près d'un barrage sur la rivière La Pêche. James sera bientôt l'occupant du « Manor House ». Appuyés financièrement par leur père, James et John font l'acquisition du moulin à scie de William Fairbairn sur la rivière La Pêche. Le moulin est remis à neuf et bientôt un moulin à farine, un moulin à carde et une briqueterie s'ajoutent à l'ensemble, formant un petit complexe industriel tout près du « Guest House ». James Maclaren s'immisce ainsi peu à peu dans le commerce du bois. Des amitiés se créent avec les industriels J.R. Booth, Alexander Frazer, John C. Edwards, George Bryson.



Pont couvert de James Maclaren (61-52-05),
sur la rivière du Lièvre, à Buckingham.

Photo PA13056,

« Electric Power Privileges, Buckingham 68336 »,
Archives nationales du Canada (ANC).

En 1849, la compagnie Levi Bigelow and Sons, qui exploite des scieries aux chutes Dufferin sur la rivière du Lièvre à Buckingham, déclare faillite. Toutes ses propriétés passent l'année suivante à David Davidson, puis à Thompson & Co (Hamilton Brothers de Hawkesbury, Ontario et John Thompson, de Québec.). En 1863 (ou 1869?) Thompson & Co vend ses intérêts à Lemoine Gibb & Co. James Maclaren, ainsi que Thomas Gibb Ross et McPherson Lemoine sont les partenaires de cette compagnie. En 1864, la succession de Baxter Bowman, qui exploitait des scieries sur la rive ouest, vend ses propriétés à James Maclaren & Co. En 1873, la firme Lemoine Gibb & Co vend ses parts à Frank and John Ross de Québec; la compagnie devient la Ross Brothers. James Maclaren détient toujours un part active dans cette compagnie. En 1901 Ross Brothers cède tous ses intérêts à The James Maclaren Company Limited, qui est alors dirigée depuis 1895 par cinq fils de James Maclaren, David, Alexander, John, James B. et Albert. La compagnie contrôle totalement le commerce du bois dans la vallée de la Lièvre. James Maclaren fut président fondateur de la Bank of Ottawa de 1874 à sa mort. Cette institution deviendra la Baque de Nouvelle-Écosse.

James Maclaren est décédé le 10 février 1892. La compagnie Maclaren, filiale de la Noranda, est une industrie encore très active dans l'Outaouais.

RÉFÉRENCES

1- Photo PA13056, Archives nationales du Canada, publiée dans *Le Pont'âge*, volume IX, numéro 4, été 1990.

2- « Hazen's Plan, Water Privileges, 1895. », Archives Maclaren. L'ingénieur civil H.T. Hazen avait publié un article de 4 pages dans le *Saturday Globe* de Toronto, Ontario, le 17 novembre 1894. L'article était intitulé « Buckingham, the Mighty Power of the Rivière du Lièvre, a brief description by H.T. Hazen, C.E. Illustrated by photographs made by Topley, Ottawa ». En 1923, on retrouve Hazen comme assistant chef ingénieur au chemin de fer Canadien National, dans la région de Toronto, Ontario.

3- *Lumbering on the Rivière du Lièvre A Saga of Maclaren's and Buckingham*. A. Barnet Maclaren, Ottawa, Nov. 1973.



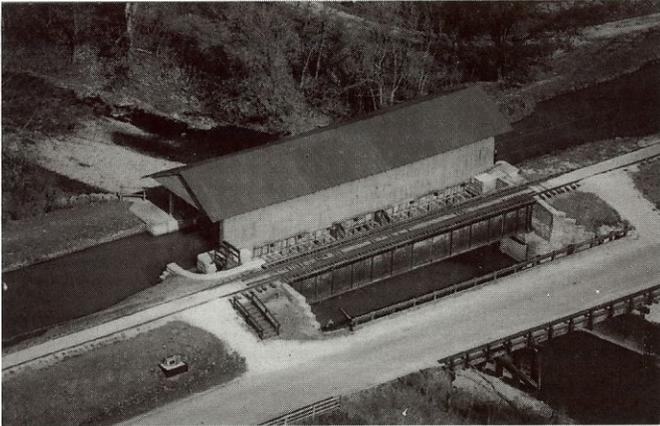
DE L'EAU DANS LE PONT

Gérald Arbour

Metamora, Indiana. C'est l'endroit où il est possible de voir, côte à côte, un pont routier, ferroviaire et un pont aqueduc, couvert, construit dans le cadre des opérations du canal *Whitewater*. Ces 3 structures franchissent le ruisseau *Duck*.

Construit en 1843, le pont couvert *Whitewater Canal* (14-24-11), d'une longueur de 81 pieds, supporte un poids évalué à 115 tonnes. La profondeur de l'eau à l'intérieur du pont est de 3 pieds. Il est assez impressionnant de constater que cet ouvrage est tout à fait étanche. Les opérations du canal ont pris fin en 1866, mais la portion du chenal de Metamora a été

maintenue pour alimenter un moulin local. Des réparations majeures à la structure Burr (ou est-ce une ferme Wernwag?) ont été faites au pont entre 1946 et 1949. De nos jours, l'ensemble du site est compris dans les limites d'un parc et tout amateur de ponts couverts se doit d'y faire un arrêt s'il séjourne dans la région.



Une vue aérienne de la cohabitation des 3 structures de Metamora.
Carte postale, collection Gérald Arbour

Ce pont aqueduc est réputé être le seul du genre dans le monde.

Un artiste semble cependant avoir été inspiré par une scène incluant un pont à la vocation similaire. Une reproduction d'une peinture de D.Pampel (?), sans titre, laisse croire que des structures semblables auraient existé quelque part en Europe.



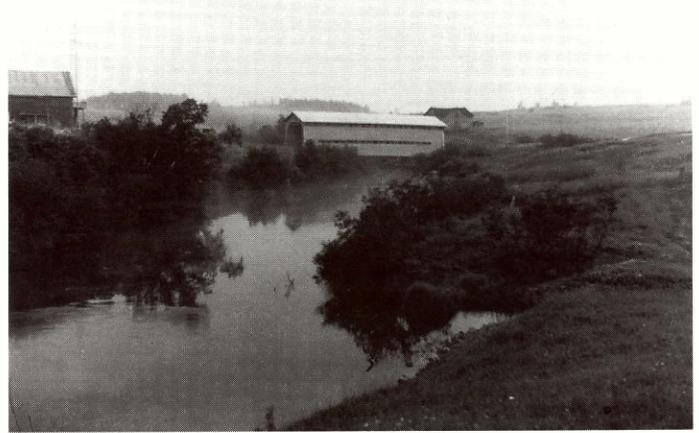
LE LAC SAINT-JEAN LIVRE SES SECRETS

Camet de recherches

Jean Lefrançois

Pour les fins d'écriture d'un article sur l'histoire des ponts du Lac-Saint-Jean à paraître dans la revue Saguenayensia, j'entreprenais en février dernier des recherches sérieuses afin de retracer la conquête des grandes rivières qui sillonnent le Lac, cette terre de cours d'eau. Déjà, j'avais accumulé quelques archives qui agrémentaient une page d'histoire à l'intérieur de mon site Internet consacré aux ponts jeannois, mais ce n'était pas suffisant. L'historien Dany Côté, qui supervisait ce numéro de la revue, m'accorda quatre mois pour livrer le produit.

Je me mis à la tâche et entrepris des fouilles auprès des cinq sociétés historiques du Saguenay - Lac-Saint-Jean, dans les fonds et collections de photos des Archives nationales du Québec à Chicoutimi, auprès des municipalités, des historiens professionnels et amateurs, les propriétaires d'ouvrages, les constructeurs, les photographes,... et auprès de mon employeur, le ministère des Transports du Québec. Les manuscrits, monographies, vieux journaux, revues,... sont autant de sources de renseignements qui furent consultées. Toutes les pistes potentielles ont été évaluées et suivies si jugées prometteuses. Ainsi, j'appris à organiser une



Le dernier pont de Notre-Dame-de-Lorette (61-60-08)
démoli en 1980.

Photo: Joseph D. Conwill ©

recherche et surtout, à insister et forcer le contact (mettre le pied dans la porte), car les gens sont souvent réticents à confier leurs souvenirs. Mes temps libres furent consacrés à ce projet et j'avoue que, parfois, la trouille m'envahissait devant l'ampleur du travail et le temps compté pour l'accomplir.

En mars, Gérald Arbour m'approcha, via Internet, pour l'échange d'informations. Ce boulingueur me rendit visite le 22 avril pour confronter nos trouvailles. Notre rencontre fut des plus productives et permit d'ajouter une quantité appréciable d'informations à la liste SQPC. Par la suite, nous gardâmes un contact très étroit par le web, un médium très puissant pour la recherche. À l'image d'un chien de chasse, je flairais la proie jusqu'à ce que les chasseurs Forest et Arbour se jettent sans merci sur la cible, surprise et impuissante. Je transmettais documents, photos, observations et questions que Gérald et Gaétan, tout enthousiastes, étudiaient avec tout le panache qu'on leur connaît. Nous traitions ces glanures avec rigueur et méthode.

L'enthousiasme de mes complices fut également une courroie de motivation. « J'ai craqué ! Ouf ! Quelle image ! C'était chez nous ce pont là ? Jusqu'ici je suis toujours renversé par l'allure du Boulanger.



Le pont de l'Épouvante (61-60-24)
à Saint-André-du-Lac-Saint-Jean.

Photo: Leo Litwin ©

8 C'est ce que j'ai vu de plus beau, de plus différent en 20 ans de carrière» les ponts couverts. « Le pont Boulanger m'a fait tomber littéralement de ma chaise d'ordinateur. Jamais rien vu de tel ! » écrivaient Gaétan et Gérald dans leurs courriels à la vue d'une pièce inconnue.

Après 13 ans de carrière à réparer et construire les ponts sur le territoire (dont la réparation du pont Rouge de Saint-Jeanne-d'Arc en 1995), j'avais une expertise aigüe des ouvrages d'art existants mais peu développée pour nos ponts disparus. Ces échanges avec mes compagnons de recherche furent un excellent moyen de développer un degré intéressant de culture sur les ponts couverts.

Après des heures et des heures de consultations, on ne peut décrire la satisfaction du chercheur à la découverte d'une pièce inédite (comme par exemple épilucher les 40000 photos de la Société historique du Saguenay, les bobines déroulant à vive allure sur l'écran du moniteur au point de provoquer des maux de cœur), chacune apportant un regain de dynamisme dans la poursuite de la recherche. Patiemment, une à une, les pièces du casse-tête s'imbriquaient, annonçant l'image tant cherchée. Lorsque je tombai sur les archives complétant l'histoire de chacune des traversées autour du lac ce fut un grand moment et un grand soulagement.

Voici quelques-unes de nos grandes découvertes: les premiers ponts Painchaud, Doucet (61-60-36) et Boulanger (61-60-22), les ponts couverts de Notre-Dame-de-Lorette, (61-60-03/8/19) la succession de ponts sur la rivière Métabetchouane à Saint-André (61-60-01/18/24/40), le premier Carbonneau (61-60-39) à 9 travées, la photo du Taillon (61-60-31) l'identifiant sans le moindre doute comme un pont couvert incurvé, la série de photos du pont Price (61-60-30) à Dolbeau marquant l'évolution de sa structure, divers ponts inconnus de la SQPC,...

L'édition spéciale sur les ponts du Lac-Saint-Jean a été lancée le 7 octobre et, à ma grande satisfaction, a rallié les gens du métier, les historiens et les amateurs de ponts.

Lors des prochaines parutions, votre bulletin le Pont'âge livrera les résultats les plus pointus de ces recherches.



Plus de 12000 cartes postales de ponts couverts. Couleurs, noir & blanc, existants ou disparus. Formats et prix variés.

Liste des cartes : 6,75 \$ (us)

Liste de différents articles relatifs aux ponts couverts (broches, breloques etc.) : 35¢

Pour informations : Robert L. Damery
2000 Burma Rd.
New Smyrna Beach,

1293 / 1500 \$

RÉNOVATION DU PONT DROUIN

La collecte de fonds pour la rénovation du pont Drouin se poursuit. La période de renouvellement a permis d'atteindre 86% de l'objectif. Nous insistons sur le fait que pour la première fois de son histoire, la SQPC et ses membres peuvent s'impliquer directement dans le processus de sauvegarde d'un pont couvert.

L'absence de tradition pour ce genre de collecte parmi nos membres explique certainement le délai anormalement long pour atteindre l'objectif fixé. S'il s'agit d'un oubli de votre part, il est encore temps de faire parvenir votre contribution.

Donnez généreusement.

Les donateurs

Arbour, Gérald	Feinberg, Joyce
Arcand, Lilliane	Lavoie, Jacqueline
Beauchamp, Claude	Léonard, Albert
Beaujean, Jean-Marie	Paquin, Jean-Yves
Berthiaume, Marcelle & Alban	Perron, Pierre
Bonin, Léo	Pic, Chantale
Cloutier, André	Pilon, Laurette
Conwill, Joseph D.	Plamondon, Benoît
Coulombe, René	SQPC
Diet, Denise	Veilleux, Jimmy

IMPORTANT

Les reçus d'impôt qui ont été fournis aux donateurs seront valables pour l'année d'imposition 2000. Des délais malheureux et une erreur dans la rédaction du reçu n'ont pas permis d'acheminer un document valide pour 1999.



À VENDRE

Liste Informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. (Version 8)
Imprimée ou sur disquette (format IBM 3 1/2). @ 10 \$

Images de nos ponts couverts

Tous les ponts couverts du Québec en photographies. De 1981 à nos jours. 168 pages sur papier glacé @ 15 \$

Les Ponts Rouges du Québec. (1999) 121 pages, nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont. Bref historique. @ 15 \$

Le Pont'âge. Vol.1 et 2, rééditions : (en bloc) @ 20 \$
Numéros imprimés : 2 \$ chacun + frais de poste.
Prix spécial pour la série complète.

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

Cartes postales (plus de 35 cartes différentes) @ 0,75 \$
+ (1,50 \$ frais de poste)

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou QC Canada H1K 4G5.
Courriel: sqpc@hotmail.com
Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut les frais de poste et de manutention.