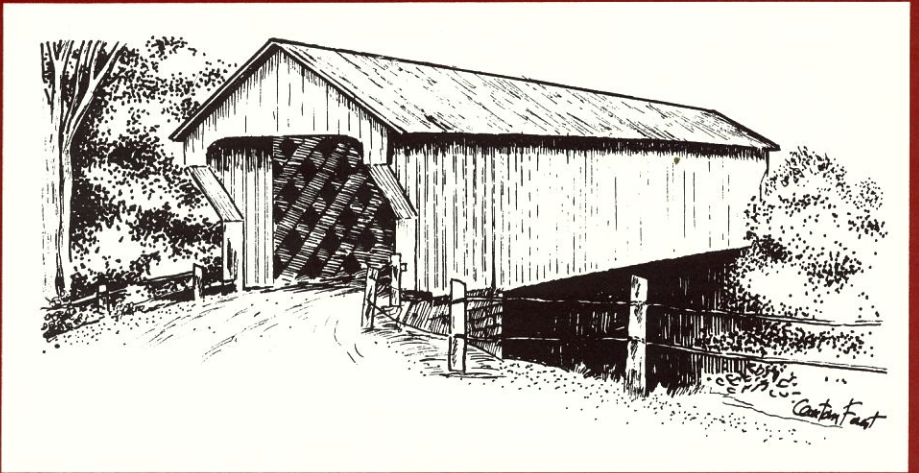


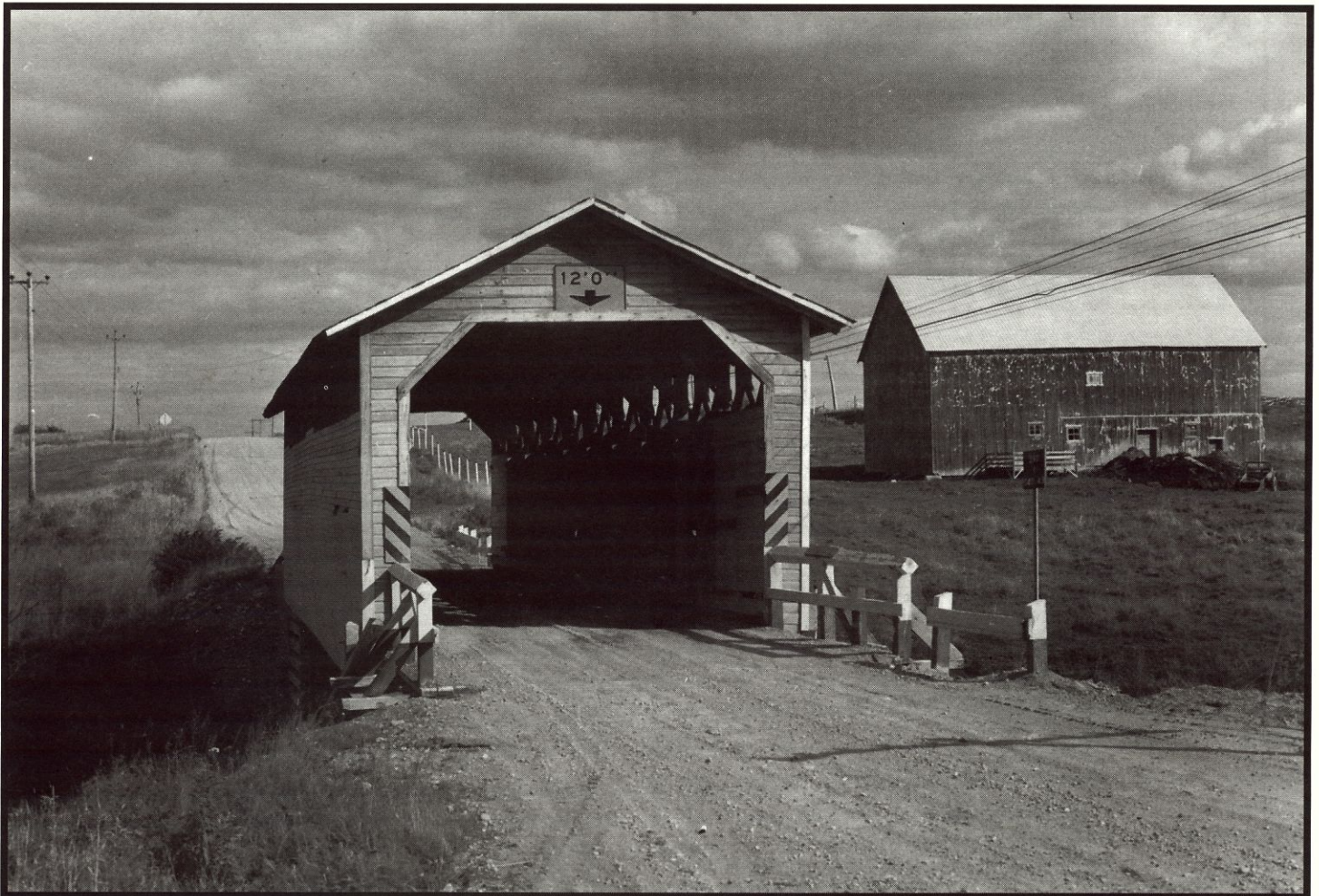
Le Pont'âge



VOLUME XX

NUMÉRO 1

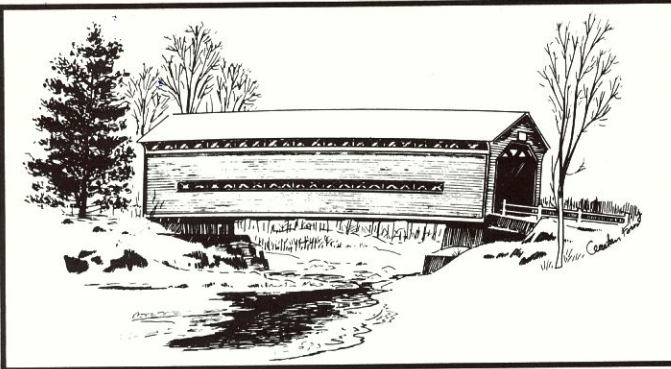
AUTOMNE 2000



Avant-ponts en bois, une seule fenêtre dans le lambris, des cages de bois remplies de pierres en guise de culées, voilà quelques-unes des caractéristiques de l'un des ponts de Taschereau (61-02-16).

Photo: Hugo Lundquist ©

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
Trésorier: Jimmy Veilleux
Secrétaire: Léo Bonin
Directeur: Daniel Fortin
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: 4e 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

RENOUVELLEMENT

Cette édition du Pont'âge contient votre avis de renouvellement. Présentement, 295 membres sont inscrits à la société.

EN VRAC

Le pont Beauséjour revient dans l'actualité. À la séance régulière de septembre dernier, le conseil de Sainte-Odile-sur-Rimouski a adopté à l'unanimité une résolution à l'effet d'entreprendre les démarches pour retirer le pont d'au-dessus du ruisseau du Brûlé. Son état est maintenant jugé extrêmement dangereux. Une telle situation est le résultat d'un abandon complet de la structure depuis de nombreuses années. Cette nouvelle étape relance le projet de déménager la structure à Amqui.

Le pont Galipeault est fermé à la circulation depuis un certain temps déjà. Les soudures des pieux de soutien ayant cédé, la structure menace de s'effondrer. Ces pieux seront remplacés. Le ministère de l'environnement a autorisé les travaux en rivière jusqu'à la mi-septembre 2000. Passée cette date, les travaux devront être reportés.

Le pont Decelles, un autre pont fermé à la circulation depuis plusieurs mois, nécessite également des réparations aux culées et le remplacement de pièces de bois pourries. Le pont Balthazar, à Brigham également, commence lui aussi à montrer des signes importants d'usure.

La municipalité de Vassan souhaite effectuer des travaux au pont Champagne.

Les plans et devis pour les réparations à faire au pont Perreault sont prêts. Il est possible que le ministère des Transports (MTQ) devance son échéancier en vue de profiter du couvert de glace de l'hiver prochain pour réaliser ces travaux.

Le dossier des réparations au pont Heppell est à l'étude. Aucune certitude pour le début des travaux à cet endroit.

De plus en plus de municipalités contactent la SQPC dans le but d'obtenir de l'information sur les possibilités de financement pour les réparations à faire à leur pont couvert. Cette situation est nouvelle et apparaît comme une conséquence directe du transfert de ces structures aux municipalités par le Ministère des Transports. Cette opération de transfert semble inachevée et comporte plusieurs zones d'ombre pour les décideurs locaux qui ne savent plus vraiment qui est responsable de travaux souvent majeurs et dispendieux.

TIMBRES PERSONNALISÉS

Quelques membres souhaitent produire un timbre personnalisé à l'aide d'une photo de leur collection. Les ponts du Canton Laas, Leclerc, Levasseur, Grandchamp, McVetty-McKerry, Savoyard et Rouge de Sainte-Agathe ont été retenus. Il s'agit d'un bon

	91	
MENACÉ		Beauséjour
DÉLABRÉ		Gareau
SURSIS		Drouin

départ pour une collection et une excellente visibilité pour nos ponts. Si vous souhaitez produire un tel timbre, avisez la société. Nous publierons la liste des ponts «timbrés» et nous envisagerons une façon de mettre les membres en contact pour favoriser les échanges.

HISTORIA

Le canal spécialisé Historia diffusera en novembre un reportage sur les ponts couverts réalisé en Beauce l'été dernier. Monsieur Fernand Caron a accepté d'être le porte parole de la SQPC pour la portion entrevue. Au moment de mettre sous presse, la date de diffusion n'était pas connue. Consultez votre télé-horaire.


LES PONTS EN MOTO

Monsieur Les Spearing de Brentwood Bay en Colombie-Britannique a traversé le Canada en juin 1999 pour venir visiter le Québec. Il y a découvert les ponts rouges. 14 ponts furent visités et les distances parcourues sont impressionnantes. À l'été 2000, monsieur Spearing refaisait le trajet une seconde fois pour visiter d'autres ponts couverts. 17 structures visitées à cette occasion, toujours en ignorant l'existence de la SQPC. Informé de notre existence lors d'une rencontre à un pont couvert d'un employé de Transports Québec et en furetant sur le web, Les a contacté la société. C'est avec enthousiasme qu'il est devenu membre. Avec toute la documentation en main, il y a fort à parier que tous nos ponts auront été visités dans un laps de temps très court par cet amant de la moto.

AILLEURS

Une nouvelle publication intitulée : «An undercover story: California's covered bridges» de Jeanne Baker est un guide de références pour les ponts couverts de Californie. Photographies, cartes, historique pour chaque pont. 80 pages, photographies en noir & blanc, 12,95\$ + 3\$ de frais de poste (en \$ américains). On commande chez : Jeanne Baker, 605 Jones Ferry Road Apt EE4, Carrboro, NC 27510-2142, USA.

Une nouvelle société dédiée à la conservation des ponts couverts a vu le jour au Vermont. La première assemblée générale des membres est prévue pour septembre 2000. À cette occasion, l'organisme définira le cadre de sa politique et ses objectifs en regard de l'authenticité des ponts historiques qu'elle souhaite promouvoir. Pour plus d'informations: The Vermont Covered Bridge Society (VCBS) PO Box 97 Jeffersonville, VT 05464-0097, USA.

Deux micros brasseries du Vermont offrent des bières dont les bouteilles sont ornées d'étiquettes avec ponts couverts. Les dégustateurs ne peuvent cependant affirmer que l'eau contenue dans le produit a coulé sous ces ponts. 

LA KERM-S-Ô-PONT ÉDITION 2000 : UN TRÈS GROS SUCCÈS!

Gaëtan Ruest, maire d'Amqui

Dimanche le 3 septembre dernier, c'était la deuxième édition de la KERM-S-Ô-PONT. Nous avons vu passer plus de 2000 personnes. Nous avons plus d'activités et d'exposants que l'an dernier.

Le tout débuta par une messe en plein air à 10 h 30. Un gros succès d'assistance. Il faisait beau le matin. En après midi, le temps se fit plus froid, particulièrement dans le pont.

Nous avons 24 exposants, dont 14 dans le pont couvert des Anses Saint-Jean. Parmi les nouveautés, un producteur de miel matapédien et ses excellents produits ainsi qu'un producteur d'agrumes biologiques et une petite entreprise qui fabrique de très beaux produits de papeterie à partir de papier recyclé, dont de belles cartes de souhaits avec le pont couvert dessiné à la main. Artistes, artisans du cuir et de la fourrure, de la courte pointe, producteur d'oeufs de cailles et distillateur d'huile essentielles de cèdre et sapin occupaient tout l'espace réservé aux exposants.

Nous avons placé une remorque à rideau près du kiosque touristique pour faire office de scène pour l'orchestre traditionnel qui avait un excellent système de son.


Il y eut comme activités: promenade en ponies, ballade en carriole du pont au camping d'Amqui, marche Terry Fox du pont jusqu'à l'église. Les pompiers étaient sur les lieux avec leur nouvelle grande échelle qui surplombait la route 132 avec les drapeaux de la ville et de La Matapédia à son extrémité. Des agents de la Sûreté du Québec étaient sur place pour buriner les bicyclettes. Pêche miraculeuse, maquillage, rallye bottine pour les enfants, distribution d'arbres par Somival et les Scouts, parade de chiens costumés (très populaire auprès des enfants). Nous avons installé un escalier en fer forgé donnant accès au rivage de la rivière du côté sud est du pont.

Le midi, un gros bouilli aux légumes fût encore une fois servi par la Maison des familles (225 repas servis). Les rafraîchissements, les hot dogs et le blé d'Inde étaient servis par le nouveau Club des motos de La Matapédia. Les quatre roues nous ont évités cette année et ont fait le tour du lac Matapédia. Peu de voitures anciennes furent au rendez-vous.

À compter de 17 heures, ce fût le tirage de plus d'une centaine de prix de présence que nous avaient remis divers marchands et organismes du milieu. La mascotte Cal Ta TUQUE de Val d'Irène était sur place.

La maison des 1001 fêtes avait fait la décoration du site. Cette fois, c'était l'environnement extérieur à partir de la route 132 qui était mis en valeur par ces décorations fort jolies.

Tous s'entendent pour dire que ce fût un très grand succès pour une deuxième année seulement. Pour l'an prochain, on songe à offrir un méchoui sur place à compter de 17h. On pourrait aussi y ajouter 2 soirées, dont une le samedi soir, et l'autre, le dimanche, et ce, dans le pont couvert.

NDLR : Le compte rendu de cette journée au pont d'Amqui démontre la possibilité de tirer avantage de la présence d'un pont couvert sur son territoire. La SQPC souhaite la multiplication de telles fêtes et encourage ses membres à s'engager dans leur organisation aux 4 coins de la province. 

4 L'ABITIBI ET SES PONTS DE COLONISATION

Joseph D. Conwill

Le Bassin du lac Abitibi

Le bassin du lac Abitibi couvre un vaste territoire comprenant la rivière La Sarre et la région du lac Macamic. On y trouve plusieurs villages, dont certains furent fondés peu après l'ouverture de l'Abitibi à la colonisation. C'est également ici que l'on trouvait la plus grande concentration de ponts rouges dans la région.

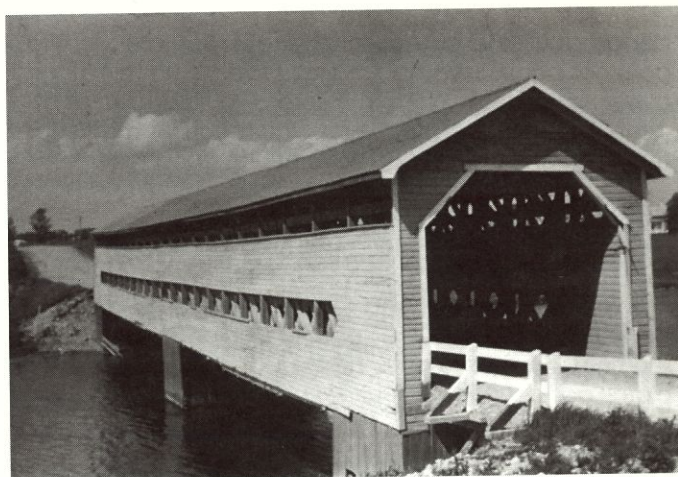
Le lac Macamic

Il y avait beaucoup de ponts couverts sur les affluents du lac Macamic, dans la partie est du bassin du lac Abitibi. Le village de Macamic en avait 2 sur la rivière Lois, dont un subsiste, le pont Molesworth, construit en 1930. Il y avait 2 autres ponts couverts sur la même rivière entre Macamic et Poularies, et un autre, le pont Baribeault, à l'est de Poularies. Le nom du pont honore la mémoire du fournisseur du bois qui a servi à sa construction en 1925.

À l'est de Macamic, on trouvait autrefois beaucoup de ponts couverts enjambant la rivière Bellefeuille. Il y en avait 3 aux environs de Taschereau dans le canton Privat. Ils sont tous disparus, mais, jusqu'aux années 1970 il y en avait 2 sur le chemin qui est devenu la route 390 à l'entrée ouest du village. Authier est en aval de Taschereau sur la rivière Bellefeuille. À l'est de ce village, il y avait un pont d'un style inhabituel pour l'Abitibi. Il s'agit du pont Authier, construit vers 1917 et défilé vers 1976 (61-02-24). Il avait une ferme à poinçons multiples. Selon les recherches, il s'agirait du seul pont de colonisation de tout l'Abitibi qui n'a pas été construit sur le modèle Town élaboré. On ignore l'explication pour un tel choix. Tous les ponts couverts de la rivière Bellefeuille sont disparus aujourd'hui. Il y avait un seul pont couvert sur la rivière Roval-Roussillon dans le canton du même nom (61-02-09). La rivière Macamic est également un affluent du lac Macamic, et elle coulait au-dessous de ponts couverts aux environs d'Authier-Nord (Saint-Mathias). Un superbe pont reste encore à l'ouest du village : le pont Levasseur, construit en 1928. Il a 39 mètres de longueur sur 2 travées. Il n'avait qu'une seule longue travée à l'origine, mais un pilier fut ajouté après qu'un camion eut enfoncé le tablier.

Les alentours du lac Abitibi

La rivière La Sarre relie le lac Macamic au lac Abitibi. Près du lac Macamic, elle coulait sous un joli pont à deux travées, qui fut malheureusement brûlé en 1996 (61-02-11). Directement au sud de Saint-Janvier il y en avait un autre, de 1928 jusqu'à 1964. Plus en aval, on trouve La Sarre, la ville la plus importante de la partie ouest de l'Abitibi, et chef-lieu pour les activités de colonisation. En banlieue nord-ouest de la ville, la rivière La Sarre se divise en deux chenaux, à l'île Boisvert. L'ancienne route A 5 franchissait le bout sud de l'île en utilisant deux ponts couverts, remplacés en 1964-65. Ce chemin n'est plus la route provinciale qui emprunte un nouveau tracé plus au sud. Il s'agit de l'actuelle route 111.



Un pont de 2 travées (61-02-02) sur la rivière La Reine à La Reine.

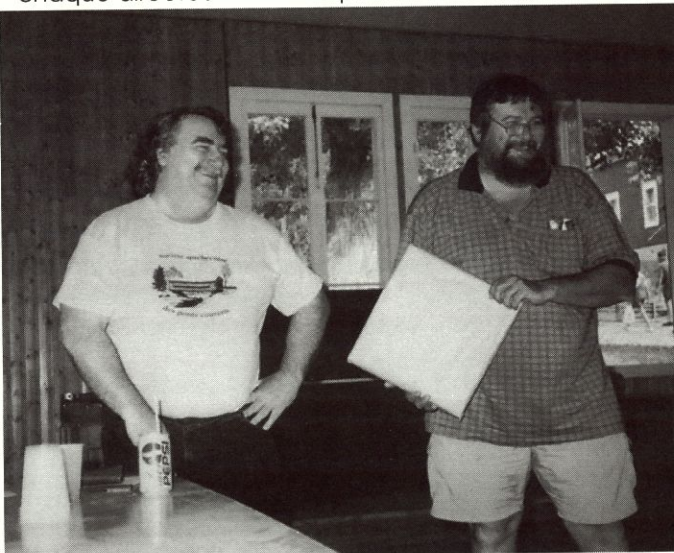
Photo: Frederick C. Wunsch ©

Le bras sud de la rivière La Sarre coupe la ville, et avait 2 ponts couverts. Le premier fut construit en 1910 sur la Deuxième rue est. L'autre fut construit vers 1920 sur la rue Principale et il a remplacé un pont mi-hauteur qui semble avoir eu une existence très brève. Le pont de la rue Principale était bientôt doté de 2 passerelles pour les piétons et il rendit de fiers services jusqu'en 1938. De là, il fut déménagé, avec une seule passerelle toutefois, à la Sixième Rue (l'actuelle Troisième) où il demeura en service, jusqu'à sa démolition en 1965 (voir Pont'âge, été 2000).

Près de son embouchure, la rivière La Sarre passait au-dessous du très beau pont de Sainte-Hélène-de-Mancebourg (61-02-14), construit en 1946 et défilé en 1977. Le pilier central était plus haut que les culées, ce qui accentuait la cambrure du pont avec une pente ascendante jusqu'au centre de la structure. On retrouve le même phénomène, mais moins prononcé, au pont de l'Île, qui franchit un bras du lac Abitibi, à l'île Nepawa. En 1941-42, le contingent de colons qui aborda l'île provenait des Îles-de-la-Madeleine. La traversée du lac s'effectuait au moyen d'un bac jusqu'à la construction du pont couvert en 1946. Sur le même chemin, il y avait autrefois un pont mi-hauteur (61-02-P2) sur le ruisseau Le Moine. En 1976, une publication dédiée aux ponts couverts souligne l'existence de cette structure en mentionnant qu'il s'agissait d'un ancien pont couvert traditionnel..... à moitié défilé.

Certaines rivières ayant leur source au nord s'écoulent vers le lac Abitibi. La rivière La Reine et ses affluents avaient au moins 6 ponts couverts, qui sont tous disparus. Un nombre semblable desservait les chemins tracés dans le bassin de la rivière Desméloizes, connue anciennement sous le nom de rivière Calamité. Dans ce secteur, on trouve 3 ponts couverts existants : les ponts de la Calamité, Leclerc, et du Petit-Quatre. Aux environs de Palmarolle, à l'est du lac Abitibi, il y avait un joli assortiment de ponts couverts. Le village de Palmarolle avait sa structure sur la rivière Palmarolle, de 1923 jusqu'à 1948. Il y avait un autre pont au sud-est du village, et il y en avait 2 sur un kilomètre entre Palmarolle et Sainte-Germaine, franchissant la rivière Dagenais. Enfin il y avait un beau pont sur la rivière Cachée au sud-ouest de Palmarolle. Tous ces ponts sont disparus.

Jean-Marie Beaujean ayant choisi de ne pas solliciter de renouvellement de mandat après 6 années passées au sein du bureau de direction. Cette vacance a permis d'accueillir monsieur Daniel Fortin, également élu par acclamation, en tant que nouveau directeur. Au moment de mettre sous presse, les fonctions de chaque directeur n'étaient pas définies.



La remise de la photo souvenir.

Pour souligner la retraite de Jean-Marie, le président lui a remis une photo laminée d'un pont qui lui rappelle de bons souvenirs : le pont du Canton Laas. De nombreux prix de présence ont été distribués et la journée s'est terminée à l'Auberge du village, autour d'une table garnie de mets traditionnels.



Le nouvel exécutif. De gauche à droite:

André Cloutier, Léo Bonin, Daniel Fortin, Gérald Arbour, Shirley Dumas, Jimmy Veilleux.

Photos: Linda Beaujean ©

De nouveaux défis pointent à l'horizon à l'aube du 20^e anniversaire de fondation de la SQPC. Nous souhaitons que vous serez des nôtres pour les relever.



Un des ponts de Taschereau (61-02-31) peu de temps avant son remplacement.
Photo: Joseph D. Conwill ©

La rivière Duparquet coule en direction sud avant de se jeter dans le lac Abitibi. Il n'y avait qu'un seul pont rouge dans ce secteur, le pont Saint-Bruno (61-02-21), près de la belle église en pierre des champs à Rapide-Danseur. Le pont fut construit en 1937 et il fut détruit en 1964. À l'ouest, il n'y avait pas de pont couvert connu à Sainte-Anne-de-Roquemaure, mais l'histoire du village est pittoresque. La colonisation du site débute en 1933 et l'approvisionnement et les communications sont tributaires du lac. Un bac primitif, mu par un vieux moteur de scierie, faisait le lien avec la gare de La Sarre, sur l'autre rive. Le bac était connu sous les noms de "trans-Abitibi" ou de "la marine."

Pendant les premières années de la colonisation en Abitibi, la compagnie Abitibi Pulp de Iroquois Falls, en Ontario, a haussé le niveau du lac Abitibi en construisant un barrage. Certains lopins de terre récemment défrichés ont été inondés ou transformés en marécages du côté québécois. Quelques ponts ont même été submergés, mais on ignore s'il s'agit de ponts couverts. Il reste aux chercheurs beaucoup à découvrir sur toute cette histoire.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

SQPC

Le 26 août dernier, 34 membres sur une possibilité de 294, se sont déplacés pour assister à la 19^e assemblée annuelle de la SQPC au Village québécois d'antan de Drummondville. L'un des rares beaux samedis de l'été ? Un embouteillage monstre sur l'autoroute 20 ? Quelques possibilités qui expliquent une aussi petite assistance depuis plusieurs années.

Le bilan de l'année écoulée a été présenté par le président et le premier budget déposé par Jimmy Veilleux a été adopté selon les règles. Divers communiqués ont été lus par le secrétaire.

Cette réunion ne faisant pas exception, un volet élection était prévu. Les directeurs sortants Gérald Arbour et Jimmy Veilleux ont été élus par acclamation,

LES ÉCHOS DE NOTRE-DAME-DES-PINS

NDLR: avec la permission de l'éditeur, nous reproduisons un texte paru dans Beauce-Matin, le 27 avril 2000, vol. 2 #17, page 11, sous la rubrique Les Échos de Notre-Dame-des-Pins. Ce texte illustre de façon dramatique les nouvelles embûches qui se dressent devant les municipalités lorsque vient le temps de réparer le pont du village.

À QUI LE PONT ?

Avec le gouvernement qui se défile lorsque vient le temps d'identifier le responsable des réparations nécessaires pour le pont couvert de Notre-Dame-des-Pins, les citoyens de la municipalité, et particulièrement le maire, M. Viateur Boucher, se demandent bien comment on pourra se payer «le luxe» de retaper l'un des plus célèbres attraits touristiques beaucerons.

LA SITUATION... ET LE HIC

La situation, c'est celle-ci: le pont couvert de Notre-Dame-des-Pins est en mauvaise condition, particulièrement au niveau de ses piliers. Les réparations, évaluées au coût de 400 000 à 500 000 \$, doivent se faire de façon urgente. Mais il y a un hic! Qui payera la facture? La réponse, toujours inconnue, est la même à la question suivante: qui est officiellement propriétaire du pont ?

REPEINT IL Y A 15 ANS

M. Boucher, comme le Ministère des transports, soutiennent que le pont ne leur appartient pas.

«Pourtant, affirme le maire de Notre-Dame-des-Pins, c'est eux-mêmes qui ont fait l'expertise concernant les réparations à faire. Le pont actuel a été construit en 1929 par le gouvernement au coût de 12000 \$. Il a été repeint, il y a de ça entre 15 et 18 ans, à leurs frais. Aujourd'hui, le monde change, il y a plusieurs personnes qui renient leurs paroles...»



Notre-Dame-des-Pins. PHOTO: André Cloutier ©

SUR LA LISTE DU PATRIMOINE ?

Voilà maintenant plus de deux ans que Notre-Dame-des-Pins demande au gouvernement de réagir. Comme il n'y a aucun acte de possession concret qui soit apparemment enregistré, la municipalité tentera alors de faire inscrire le joyau beauceron sur la liste des

Monuments Patrimoniaux par le Ministère des affaires culturelles. «Pendant ce temps, ajoute M. Boucher, la députée de Beauce-Sud, Mme Diane Leblanc, nous a dit qu'elle s'occuperait elle aussi du dossier.»

LE CANADA VU PAR LE CN

Gérald Arbour

La Compagnie des chemins de fer nationaux (CN) a remis en mai dernier au Musée des sciences et de la technologie du Canada son impressionnante collection de plus de 1 million de photographies. Ces photos remontent aussi loin que 1850 et proviennent des classeurs des diverses compagnies de chemin de fer qui, amalgamées, ont conduit à la formation du Canadien national tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Le choix du Musée des sciences et de la technologie n'est pas le fruit du hasard. Innovatrice dans le domaine du rail avec ses locomotives diesel-électriques, la compagnie s'est également signalée dans les communications, l'hôtellerie, le transport maritime et aérien. Le CN, par exemple, est à l'origine de la création de Radio-Canada (radio) et de la compagnie aérienne Trans-Canada, devenue Air-Canada.

De l'Atlantique au Pacifique, ces photographies révèlent différentes facettes de la vie au quotidien sur plus d'un siècle : les immigrants dans l'Ouest du pays, la ruée vers l'or en Abitibi, le développement des villes, sans parler de toutes les illustrations consacrées aux divers ouvrages reliés directement à l'exploitation d'un réseau ferroviaire.



PHOTO: Le pont couvert à Millstream (61-10-20).
Une photo du C.N.R. #39114 reproduite en carte postale.
Collection Gérald Arbour

Pour nous qui regardons l'histoire à travers les ponts couverts, plusieurs photographies de la collection du CN montrent des ponts du Québec aujourd'hui disparus. Certaines de ces illustrations ont connu une large diffusion en étant reproduites en cartes postales.

550 photos historiques sont présentement disponibles sur le site web du musée:

<http://www.sciences-tech.smnst>

sous la rubrique le Canada vu par le CN. Le pont de Hartland au Nouveau-Brunswick est du nombre. La collection sera augmentée au cours des 5 prochaines années.

LES PONTS ONT ÉTÉ JETÉS

Michel Joannis *

Membre de 2 organisations prestigieuses, la Société québécoise des ponts couverts et les *Voitures anciennes du Québec* André Cloutier a eu l'idée de réunir leurs membres dans une randonnée mémorable. Nous avons rendez-vous le 3 juin dernier pour déjeuner à Saint-Hubert, lieu de départ de cette excursion. Le temps était magnifique, et le soleil resplendissant faisait reluire davantage ces «Belles d'autrefois»: une Buick 1934 et une Ford Mustang 1966 qui ne demandaient qu'à prendre la route. Le convoi mettait le cap vers l'est.

Après avoir franchi plusieurs kilomètres, nous sommes arrivés au premier objectif fixé, c'est-à-dire le pique-nique au pont Drouin. Les ponts étaient désormais jetés puisque ces «vieilles voitures» venaient de rencontrer leur premier pont couvert, qu'elles ne traversèrent pas néanmoins, puisque ce pont n'est plus réservé à la circulation automobile.



Le repos des randonneurs.

PHOTO: André Cloutier ©

Nous avons été reçus par monsieur Jean Longpré, producteur maraîcher nous offrant à profusion les légumes qu'il cultive et qu'il venait lui-même de cueillir. Il nous installa à l'entrée du pont qui se trouve en partie sur sa propriété afin que nous puissions pique-niquer tout en visionnant une quarantaine de la centaine de photos de la collection d'André. Tout le monde se plaisait à cet endroit, mais il fallait repartir. Le reste de l'après-midi a été consacré à la visite d'antiquaires et nous sommes allés traverser le pont d'Eustis qui franchit la rivière Massawipi et le pont de Milby, qui enjambe la rivière Moe. Un repas bien mérité a conclu cette première journée.

La seconde étape commença par un brunch. Il fallait faire des réserves d'énergies puisque nous avons une journée bien remplie devant nous. Petit incident à la sortie du restaurant ; une des vieilles autos ne voulait plus démarrer. Rien de grave, la batterie manquait d'énergie. Il a suffi de la survolter et le moteur s'est remis en marche.


Nous n'avions pas loin à parcourir mais il ne fallait pas traîner car nous étions attendus pour une visite guidée à la mine de Capelton. Nous sommes sortis de là fascinés, non seulement par le lieu mais aussi par les conditions de vie des mineurs et de leurs familles qui travaillaient à la mine sept jours sur sept. Non loin de là, nous avons passé un peu de temps dans le pont de Capelton, traversant également la rivière Massawipi, et aménagé pour les piétons et les cyclistes. 7



Exposition de photographies dans le pont Drouin.

PHOTO: André Cloutier ©

C'est donc à cet endroit que le groupe se dispersa. Nous nous sommes quittés en espérant nous revoir prochainement.

NDLR : André Cloutier souhaite remercier monsieur Jean Longpré et son épouse pour leur accueil au pont Drouin ainsi que les membres de la SQPC qui se sont déplacés pour cette activité. 

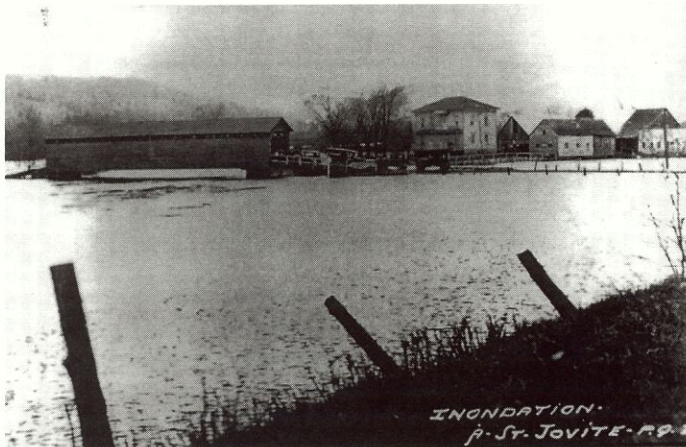
DU CÔTÉ DE SAINT-JOVITE

Gérald Arbour

Le pont du Village(61-72-03) de Saint-Jovite a été démolé en 1949. Dans le temps, il y bien eu quelques conducteurs éméchés qui ont raté une des entrées du pont pour se retrouver dans la rivière, mais le tout sans conséquences fâcheuses. Le souvenir que ce pont a laissé dans la mémoire des Anciens, ce sont les débordements printaniers de la rivière du Diable qui rendaient impraticable la route pour une période allant de quelques jours à quelques semaines.

Construit dans une dépression sur les rives de la Diable, à proximité de la ferme de Victor Léonard, le pont couvert était régulièrement entouré d'eau le printemps. Lorsque les automobiles ont fait leur apparition, l'inondation d'une portion de la route devenait embêtante pour les voyageurs et rendait les communications difficiles pour les gens ayant à faire au village. C'est dans ces occasions que Victor Léonard sortait son attelage de chevaux et remorquait les voitures en terrain sec. Nous savons tous qu'un cheval peut se permettre d'avoir les pattes mouillées et poursuivre son travail mais qu'un moteur cale

8 facilement lorsqu'il est humide. Il va sans dire que les conversations allaient bon train sur les avantages de la traction animale comparés aux développements survenus dans l'industrie de l'automobile et qui confinaient un peu plus chaque jour ces beaux attelages dans un rôle d'acteurs secondaires.



L'inondation de 1926: quelques voitures prises au piège à l'entrée du pont.

Photo: collection Gérard Charbonneau

En 1938/39, le pont couvert nécessite des réparations, et, comme cela semble devenir la règle dans les années 1930, le lambris de la structure est posé différemment. Les ponts couverts de première génération possèdent généralement qu'une ouverture, à la longueur du pont, à la base des chevrons. Une seconde fenêtre est découpée à "hauteur d'homme", de chaque côté du pont, dans la portion du revêtement comprise entre le lambris des entrées. Ce seront là les dernières réparations majeures au pont avant son remplacement par une structure de béton.

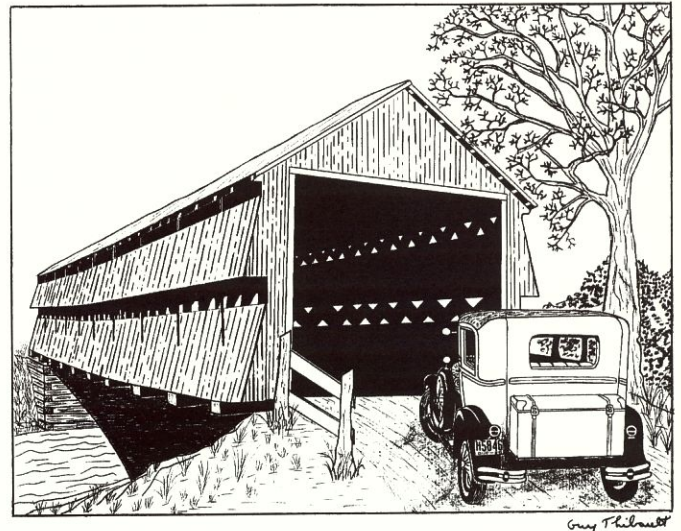


La murale. Photo: Fernand Richard ©

Il n'y a plus de pont couvert sur la rue Ouimet à Saint-Jovite. Cependant, une immense murale sur le mur extérieur du marché Métro de la dite rue rappelle à notre souvenir un autre pont couvert, toujours existant celui-là, le pont Prud'homme de Brébeuf. Pour quelle raison ce pont et non celui du Village? La famille Richer, propriétaire de l'épicerie, est présente dans le commerce de l'alimentation à Saint-Jovite

depuis de nombreuses années. Paul-Émile Richer s'est établi en 1877 sur une terre à proximité de la famille Prud'homme. Au fil des ans, des unions entre les membres des 2 familles ont été célébrées et lorsque le pont a été construit en 1918, au moins un membre de la famille Richer a travaillé à ce chantier.

La murale peinte par madame Guilt en 1998 souligne l'association de ces familles pionnières.



Le pont de Capelton (61-67-02)
Le retour à la maison après une dure journée à la mine.
Dessin: Guy Thibault ©

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.
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 \$

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.

La liste des membres de la SQPC est confidentielle. Elle n'est ni vendue ni partagée avec des organismes amis. En aucun cas elle ne peut être utilisée à des fins de sollicitation. Seuls quelques officiers de la société y ont accès dans le cadre des opérations régulières de la société.