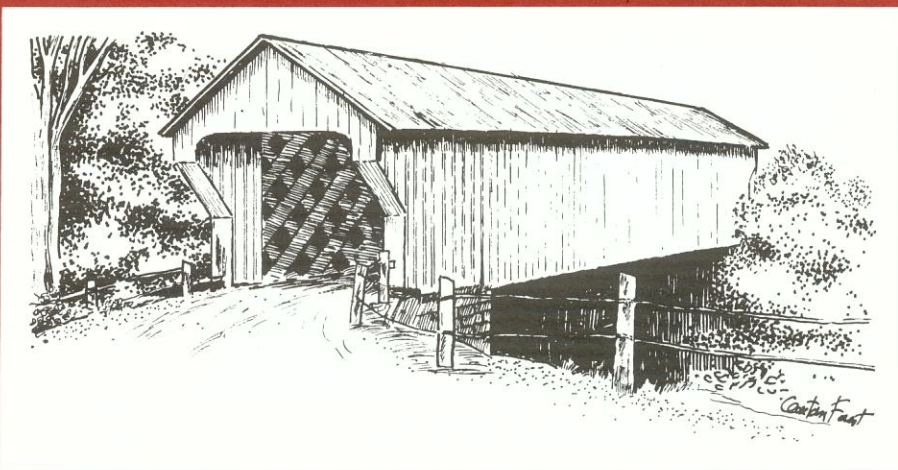


Le Pont'âge



VOLUME XX

NUMÉRO 2

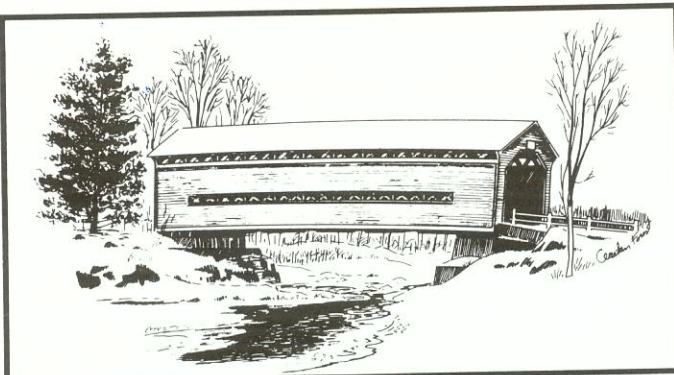
HIVER 2001



Pays plat et d'égouttement difficile, l'Abitibi est parsemé de tourbières et de marécages. À Despinassy (61-01-23) le labourage en profondeur permettra de récupérer plusieurs acres de terre.

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
Vice-Président: André Cloutier
Secrétaire-trésorier : Léo Bonin
Directeur: Daniel Fortin
Directeur: Monica Parent
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: 1er trimestre 2001
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

91	
MENACÉ	Beauséjour
DÉLABRÉ	Gareau
SURSIS	Drouin

D'UN PONT À L'AUTRE

DÉMISSION

C'est à regret que nous avons reçu la lettre de démission de Jimmy Veilleux. Un nouvel emploi, l'ouverture d'un commerce ainsi que la restauration d'une imposante maison sont les principaux motifs invoqués dans la lettre. Jimmy déplore que ces nouvelles activités ne lui laissent pas suffisamment de temps à consacrer à la SQPC. Nous le remercions pour le travail accompli en tant que directeur et nous lui souhaitons bonne chance. Madame Monica Parent a accepté de combler le poste laissé vacant par le départ de Jimmy.

DÉCÈS

Le 31 octobre dernier, madame Evelyn Thomas est décédée. Âgée de 90 ans, elle a été active de nombreuses années dans le domaine des ponts couverts, et ce, jusqu'aux derniers jours de son existence. Nous saluons le dévouement de cette Grande Dame pour la cause des ponts couverts.

UN LIVRE

Nous tenons à souligner la publication du premier livre en français consacré aux ponts couverts du Québec et du Nouveau-Brunswick. Cet honneur revient à l'un de nos membres : Éric Clusiau.

Un livre grand format, couverture rigide, 120 pages, nombreuses illustrations. Une publication de qualité. Disponible en librairie. Une excellente idée cadeau pour la période des Fêtes.

Des Toits sur nos Rivières,

Éric Clusiau, éditions Hurtubise/HMH, 39.95\$

UNE SOCIÉTÉ

En gestation depuis 1998, la société de préservation des ponts couverts du Nouveau-Brunswick tiendra sa première assemblée générale le 7 avril 2001 à Hartland. Pour devenir membre :

Covered Bridge in New Brunswick Preservation Association inc.

527 Beaverbrook Court, Box 116

Fredericton, NB

E3B 1X6

La cotisation est de 15\$ pour les individus et de 25\$ pour les familles.

EN VRAC

Afin d'éliminer tout doute au sujet du pont Marchand, la Commission de toponymie a précisé le nom officiel du pont ; il sera désormais connu sous le nom de pont Félix-Gabriel-Marchand.

Un budget important pour les réparations à faire au pont de Routhierville aurait été consenti récemment.

Saint-Onésime n'abandonne pas son idée de mettre en valeur le pont du Collège. Les démarches se poursuivent avec les divers intervenants.

La nouvelle municipalité de Warwick considère toujours comme une priorité d'enclencher le processus d'expropriation du pont couvert Perreault/Charbonneau.

Il existe une possibilité que le pont Decelles soit fermé définitivement à la circulation automobile dans un proche avenir. Si cette proposition est acceptée par la municipalité, cela marquerait la fin de l'engagement du ministère des Transports pour cette structure.

Il est prévu de refaire en béton les culées du pont Cousineau de Wright.

DES TIMBRES

Les membres de la SQPC ont manifesté un certain intérêt face à la possibilité de reproduire sur un timbre officiel nos ponts couverts.

Voici la liste des ponts en circulation présentement :

Pont Balthazar, Jean-Yves Paquin, novembre 2000.
 Pont Canton Laas, Jean-Marie Beaujean, octobre 2000.
 Pont Du Sault, Gérald Arbour, nov. 2000.
 Pont Grandchamp, Léo Bonin, oct. 2000.
 Pont de l'Île, Léo Bonin, oct. 2000.
 Pont Levasseur, Gérald Arbour, mai 2000.
 Pont McVetty-McKerry, Fernand Richard, déc. 2000.
 Pont Perreault/Charbonneau Bertrand Saint-Cyr, sept. 2000
 Pont Rouge (Sainte-Agathe), Gérald Arbour, mai 2000.
 Pont Rouge (Sainte-Jeanne d'Arc), J.-Pierre Jobin, août 2000.
 Pont Savoyard, Fernand Richard, sept. 2000.



LES FAITS

SQPC

Le 5 octobre dernier, à 13h.30, la compagnie Nicolas Raymond, de Baie-des-Sables, complétait les travaux afin de retirer d'au-dessus du ruisseau du Brûlé le pont couvert Beauséjour de Sainte-Odile-sur-Rimouski. Le pont est maintenant entreposé sur la terre ferme, dans l'espoir de trouver un éventuel acquéreur. Coût de l'opération : 50,000\$, dont 25,000\$ fournis par le ministère des Transports. Précisons que cette somme est le seul investissement digne de ce nom consacré à ce pont au cours des 20 dernières années.

La ville d'Amqui, par voie de résolution, s'est officiellement prononcée contre le projet d'acquérir le pont et de le déménager dans un de ses parcs. Cependant, un comité de citoyens, piloté par monsieur Gaétan Ruest, se propose de poursuivre les démarches en vue de faire l'acquisition du pont et assurer son déménagement.

« La municipalité a bien tenté de lui trouver une vocation mais le manque de terrains et des considérations financières nous ont fait abandonner tout projet ». Anselme Gagné, maire de Sainte-Odile.

« (Le pont couvert)... c'est ce qui distingue Warwick, il faut donc le mettre en valeur ». Claude Desroches, maire de Warwick.



Le début de la fin pour le pont Beauséjour?
 Photo Daniel Fortin ©

Si vous souhaitez faire connaître vos commentaires au sujet de ce dossier :

Municipalité de Sainte-Odile-sur-Rimouski
 160 chemin des Pointes
 Sainte-Odile-sur-Rimouski (Québec)
 G5L 7B5

Par courriel : municip.de.ste.odile@globetrotter.net



TERRES NEUVES EN ABITIBI

Gérald Arbour

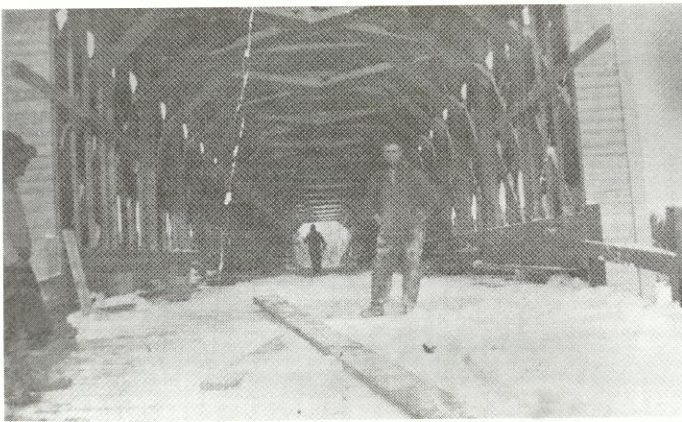
En 1868, un an à peine après la naissance de la Confédération canadienne, le Canada d'alors récupérait les territoires du nord concédés à la Hudson Bay Company¹. Cette vaste étendue englobait l'Abitibi et l'Ungava (Nouveau-Québec) et sera dorénavant connue sous le nom de Territoires-du-Nord-Ouest jusqu'à leur partage entre les provinces existantes. C'est donc dire que les frontières de la province du Bas-Canada (Québec) étaient passablement différentes de ce que nous connaissons aujourd'hui.

Fort des réclamations territoriales déjà annoncées par l'Ontario, Honoré Mercier, premier ministre de la province, devient le champion de la promotion du rattachement de l'Abitibi au territoire du Québec. Il se heurte aux réticences du premier ministre conservateur John A. McDonald en poste à Ottawa. Honoré Mercier, qui décède en 1894, ne verra pas le résultat de ses démarches.

La situation évolue rapidement avec l'arrivée au pouvoir des libéraux fédéraux de Laurier. Le grand rêve de ce dernier de relier tout le pays au moyen du chemin de fer accélère le processus de négociations entre Québec et Ottawa. En juin 1898, il y a à peine 100 ans, l'Abitibi devenait québécois. L'Abitibi, jusqu'à la rivière Eastmain, ajoutait 168,749 km² de terres vierges et prometteuses au territoire québécois. L'Ungava sera annexé au Québec en 1912, doublant ainsi la superficie totale de la province.

Les choses en restent là jusqu'au dévoilement du tracé du chemin de fer Transcontinental en 1907. Dès 1909 (les dates varient selon la source), des arpenteurs du ministère des Terres et Forêts établissent le cadastre de la région en puisant un grand nombre de toponymes parmi les militaires et les régiments des armées de Montcalm pour identifier les nouveaux cantons. Le premier train entre en gare d'Amos en octobre 1911. Grâce à sa position stratégique, ce hameau deviendra le berceau de l'Abitibi.

Ce sera, 3 ans plus tard, le début de la construction systématique d'un nombre important de ponts couverts. 120 de ces constructions ont été répertoriées jusqu'à maintenant pour les comtés d'Abitibi est et ouest et elles ont été érigées sur une période de 45 ans environ (2,7 ponts en moyenne par année!).



Photographie de ce qui semblent être des réparations au premier pont couvert de l'Abitibi (61-02-41) construit sur la rivière Peter Brown en 1914.

Photo extraite de *Au fil du temps*, 50^e de Saint-Marc-de-Figuery.

LE PÈRE DE L'ABITIBI

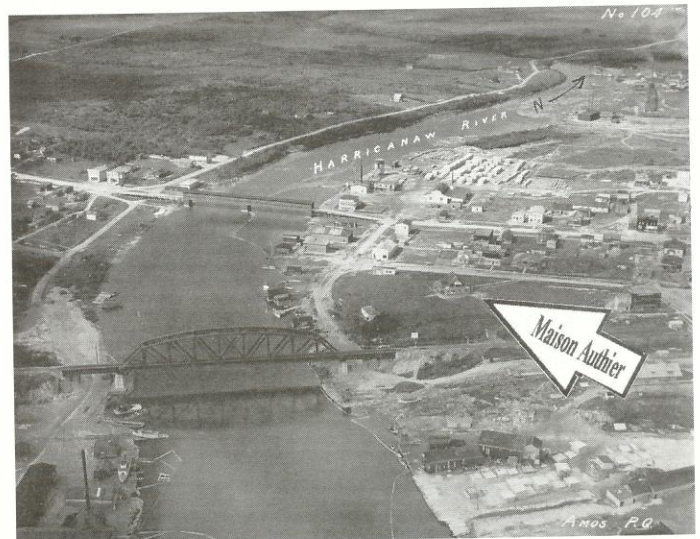
Lorsque s'amorce le peuplement de l'Abitibi, il y a déjà 30 ans que le Témiscamingue progresse et se développe grâce à la vision du frère Joseph Moffet.

Les premiers établissements de l'Abitibi sont l'œuvre des employés du rail. Des campements tout au plus, dont La Reine (Okikodasik), La Sarre (White Fish) et Taschereau (O'Brien) qui servent à délimiter la zone d'implantation du réseau.

La figure dominante du développement de l'Abitibi est incarnée par Hector Authier (1881-1971), agent des Terres. En avril 1912, en compagnie de l'abbé Ivanhoé Caron, il guide le premier contingent de colons jusque sur les rives de l'Harricana. Lorsque le curé Dudemaine prend charge de la cure de Sainte-Thérèse d'Avila (Amos) plus tard dans l'année, 28 familles, pour un total de 241 personnes y séjournent déjà. En 1921, l'Abitibi comptait 15.000 habitants répartis le long du chemin Devlin, qui se déploie, à l'époque, entre les rivières La Reine à l'ouest et Bell à l'est, parallèlement à la voie ferrée du Transcontinental.

Les réalisations d'Hector Authier sont nombreuses et suffisent amplement à justifier son titre de père de l'Abitibi : agent des Terres (pensons à SÉraphin Poudrier dans les *Belles histoires des Pays d'en Haut*) du ministère de la Colonisation, premier maire d'Amos, fondateur des premiers journaux, l'*Abitibi* (1920) et la *Gazette du Nord* (1922), premier préfet de comté, il fonde et gère la première succursale bancaire de la région (banque d'Hochelaga), premier député du nouveau comté d'Abitibi (1923), on le retrouve ministre de la Colonisation en 1936. À tout cela il faut ajouter ses diverses associations et compagnies dans les domaines miniers et des communications.

En s'établissant à Amos, Hector Authier habite la première maison digne de ce nom sur le territoire. Bâtie sur un promontoire qui domine l'Harricana, entre les ponts du Transcontinental et le pont couvert, adossée à la gare, la modeste demeure de bois équarri érigée en 1912 par Pascal Fortier a été classée monument historique par la ville d'Amos.



Amos, tributaire de l'Harricana.
Photo : Société historique d'Amos. ©

Malgré tout ce que cette colline représente pour l'histoire sur les débuts d'Amos et le mouvement de colonisation, le site est menacé. Tout comme pour nos ponts couverts, il a fallu qu'un comité de sauvegarde se forme pour préserver ce joyau patrimonial. La superficie du terrain (9.940m²) et son emplacement privilégié suscitent l'envie de promoteurs immobiliers. Inhabitée depuis quelque temps, la maison Authier se détériore. La ville d'Amos ne souhaite pas investir elle-même dans la mise en valeur du site mais maintient le zonage visant à préserver le caractère patrimonial des lieux ... dans l'attente d'un projet conforme aux souhaits de la population.

Divers hommages ont été rendus à Hector Authier dont 2 villages de l'Abitibi portent le nom². Le plus grand des privilèges lui sera toutefois conféré à titre posthume ; sa dépouille est inhumée dans la crypte de la cathédrale d'Amos.



Le pont couvert d'Amos (61-02-40) avant la construction de la passerelle pour piétons.
Photo : collection Donald Dion.



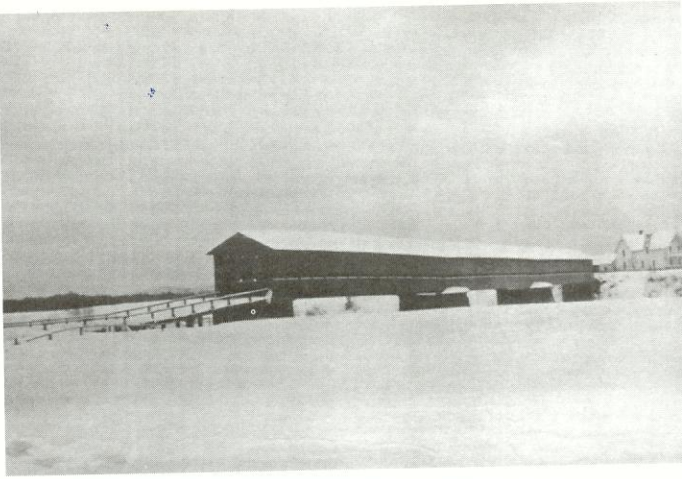
La maison Authier en 1963.
Photo : Société historique d'Amos. ©

LA COLONISATION

Dans les publications de la Société québécoise des ponts couverts, il est régulièrement question de colonisation et de ponts de colonisation. Ce

mouvement est indissociable de l'histoire de nos ponts couverts. Bien que le ministère de la Colonisation³ existe depuis de nombreuses années, c'est entre 1930 et 40 qu'il deviendra omniprésent dans les pays neufs. Voyons d'un peu plus près de quoi il en retourne exactement.

De l'ouverture du territoire jusqu'au début des années 30, le peuplement de l'Abitibi-Témiscamingue se fera sur une base volontaire, sans réel support direct de l'État. On accède au territoire par l'Ontario ou le Témiscamingue, laissant souvent derrière soi femme, enfants ou promise. Après cette date, le mouvement de colonisation deviendra organisé. Les plans Gordon (Ottawa) et Vautrin (Québec) en sont les exemples les plus connus. Bien que les conditions demeurent difficiles pour les nouveaux arrivants, la mécanisation du travail (on parlera même de «motocolonisation») a fait son apparition et certaines infrastructures existent lorsque le colon débarque. Une croix indique l'endroit où l'église sera érigée bien avant l'arrivée du premier défricheur. Les sols prometteurs ont été classés par les agronomes, les lots arpentés et de nouvelles techniques de drainage, de labours ou d'ensemencement sont expérimentées. Dans certaines colonies, des portions de lots sont déjà défrichées, permettant ainsi au titulaire du lopin de terre de se concentrer sur d'autres activités qui devanceront d'autant la réunification des familles.



Sur les chemins du bonheur - Le ministère de la Colonisation fait construire les chemins et les ponts dans toutes les régions de colonisation. Ces ponts couverts peuvent durer un grand nombre d'années si on se donne la peine de les entretenir.

Cette photo (61-33-31), et la légende qui l'accompagne, ont été publiées dans *Emparons-nous du sol*, Hormidas Magnan, Québec, 1926, p.25.
Photo : collection Gérald Arbour

En 1946, la province est divisée en 11 districts de colonisation sous les auspices du ministère de la Colonisation. Sa fidèle et puissante alliée dans l'entreprise, l'Église, chapeaute quant à elle 17 sociétés de colonisation diocésaines qui servent à pourvoir les colonies en défricheurs. Il est bon de rappeler que la colonisation, synonyme de contrées lointaines, se déployait également dans les anciennes paroisses où l'isolement était moins sévère. Adossés à des centres établis de longue date, des villages de Lotbinière par exemple ont été fondés entre 1900 et 1940.

Ne devient pas colon qui veut. Les qualités requises sont énumérées dans les différentes publications du ministère et l'Église veille au grain pour assurer la propagation de la Foi dans ces contrées nouvelles. N'est-il pas dit que «la colonisation est semeuse de clochers» et que «partout où s'installent des Canadiens français les cloches sonnent pour annoncer les événements heureux ou malheureux de la communauté». Le futur colon s'engage à respecter la politique d'établissement qui stipule un certain nombre de règles. Dans le cas de l'Abitibi, les plans ont été quelque peu bousculés avec la découverte de la faille Cadillac et la transformation en mineurs ou prospecteurs d'un certain nombre d'agriculteurs. La question des «squatters», ces gens qui s'installent sans autorisation sur des lots autour des mines, fera ombre au mouvement de colonisation. Toutefois, l'apparition de ce nouveau secteur d'activités, ajoutée aux chantiers forestiers qui fournissent déjà des revenus d'appoint aux agriculteurs pendant l morte saison, représentaient autant de débouchés pour les produits de la ferme.

L'avenir s'annonçait prometteur. L'ardeur au travail conduira plus d'un colon à se mériter les grands honneurs au concours de l'Ordre du mérite du défricheur ou du Mérite agricole. Nous reproduisons en annexes⁴ de larges extraits puisés à même les

publications du ministère de la Colonisation. Bien que les conditions difficiles qui attendent le nouveau colon y soient décrites sans grand ménagement, l'emphase est mis sur l'aspect héroïque de l'engagement et l'aura qui entoure ces aventuriers modernes impliqués dans un combat visant à préserver la race canadienne française. Le style utilisé peut faire sourire aujourd'hui mais force est d'admettre qu'il devait être difficile de résister à l'appel, compte tenu de la situation de crise qui prévalait alors.

Lorsque la colonisation était essentiellement l'affaire du clergé et des sociétés de colonisation, l'intervention de l'état se limitait à l'attribution de budgets pour les routes et le financement des sociétés de colonisation. Un volet légal se greffait à cela dans le but de protéger le colon et de gérer la vente des terres publiques. Cette première vague de colonisation visait surtout à contrer l'émigration vers les « États ». Lorsque la crise économique des années 30 frappe durement le Québec, les élites et le clergé se tournent tout naturellement, à tort ou à raison, vers une politique de retour à la terre pour atténuer les maux de la récession, en faisant ainsi un choix de société. Un débat faisait rage à l'époque entre ceux qui préconisaient une vocation industrielle pour la province alors que d'autres croyaient que le salut résidait dans l'agriculture. C'est à ce moment que prend forme la colonisation « dirigée », et ce mouvement contribuera à façonner le paysage de nos campagnes.

Le plan provincial de colonisation (Vautrin) impose un type d'habitation pour l'ensemble du territoire. La maison et la grange écurie du plan utilisent les mêmes matériaux, ont les mêmes dimensions, peu importe la région où elles sont construites. La maison de colonisation typique mesure 6.1m x 7.4m (20' par 24'), est faite entièrement de bois et recouverte de bardeaux. L'étage est souvent condamné l'hiver parce que trop difficile à chauffer. Les plans de ces maisons comportent de nombreux vices de forme, dont le risque de feu est la plus tragique conséquence. De dimensions réduites, ces demeures se verront très tôt dotées de dépendances aux formes variées. Une architecture typique de cette époque, incluant les écoles, les églises et les ponts couverts, est encore visible dans plusieurs villages.

Le ministère de la Colonisation, c'est toute une organisation qui possède des employés, du matériel, des entrepôts et une machine de propagande très efficace. C'est le principal pourvoyeur de biens de la région. Ce quasi monopole est devenu, au fil des ans, un outil de patronage éhonté érigé en système. Les derniers jours de ce ministère ont été marqués par le scandale dénoncé par la commission Salvais. En juillet 1963, la commission royale d'enquête blâme publiquement le ministre en titre, Joseph-Damase Bégin, pour s'être accommodé d'un système, hérité du régime Taschereau mais peaufiné sous l'Union Nationale, ayant permis à des amis du parti au pouvoir d'empocher pour 2 millions de ristournes en provenance du gouvernement.

Lorsque ces faits sont allégués, il y a bien longtemps que le retour à la ville était amorcé et que les campagnes se vidaient. Cet exode n'a point cessé. La colonie de Despinassy, forte de 900 âmes à peine 4 ans après son ouverture (1948) n'est plus qu'un hameau de 230 personnes aujourd'hui dispersées sur un territoire de 1915 km². Le village en tant que tel a été déserté par la majorité de ses habitants et les terres sont en friche. L'église, visitée en 1984 lors d'une tournée des ponts couverts de la région, était une construction solide, monumentale, à l'image des ambitions du moment, était à l'abandon, livrée aux vandales. Despinassy n'a jamais atteint le statut de territoire municipal.

D'un point de vue historique, il est encore tôt pour porter un jugement éclairé sur toute cette période. Il n'en demeure pas moins qu'une population nombreuse a trouvé refuge et a prospéré dans cette contrée, au nord du Nord du curé Labelle, également un chantre des vertus de l'agriculture comme antidote aux appels des sirènes de l'émigration.

UN PONT ROUGE AVEC UNE VOCATION

Au début de la colonie, le pont couvert est souvent le seul bâtiment autour duquel s'articule la vie communautaire. En cas de pépin, il est tout désigné pour les rassemblements en belle saison. Dans la description des débuts de la colonie de Saint-Urbain-de-Rémigny, voici ce qu'écrit l'auteur de la brochure à la suite d'un incendie survenu au village :

«L'année 1940 devait commencer par une épreuve. Le 1^{er} janvier en effet, le feu rasait la chapelle-école. Une perte totale. La colonie se trouvait au point où elle en était à ses débuts, sauf qu'il restait le presbytère construit en 1938. Dès lors la messe du dimanche se célébra dans la maison de M. Alphonse Trépanier, convertie en école; les messes, sur semaine, se disaient dans le fumoir du presbytère. A partir de juin 1940, toutefois, le pont couvert des Rapides servit de chapelle. Il en fut ainsi jusqu'à octobre de la même année alors que la messe commença à être célébrée dans l'école reconstruite.»



Le pont «chapelle» des Rapides (61-70-13)
et l'église neuve en arrière-plan.
Photo : collection Gérald Arbour.

LES ARTISANS

L'œuvre de colonisation est le résultat du travail acharné d'une armée de défricheurs et de missionnaires demeurés pour la plupart anonymes. Leur apport à la communauté est toutefois généralement reconnu dans les ouvrages rédigés à l'occasion du 50^e ou 75^e anniversaire de la paroisse. Les premiers centenaires de villes et villages, en Abitibi, ne seront guère célébrés avant les années 2015.

Au ministère de la Colonisation, les 7 services contribuent directement au bien-être du colon en mettant à sa disposition de nombreux employés dévoués, essentiels au bon fonctionnement de la colonie :

- * *service des Études économiques* : reconnaissance du territoire
- * *service des Travaux* : les routes, ponts et ponceaux sont sous sa juridiction
- * *service des Terres* : attribution des terres et émission des billets de location
- * *service de l'Établissement* : frais de transport, allocations mensuelles, améliorations aux bâtiments
- * *service de Surveillance et Aide aux colons* : surveillance des coupes et versement des primes statutaires (instaurées en 1923, révisées en 46) selon l'avancement de travaux
- * *service de l'Agronomie* : achat d'animaux de races, distribution de grains, enseignement, prêts de machinerie

Bien que le ministère de la Colonisation fournisse le gros du personnel de fonctionnaires, d'autres intervenants gouvernementaux sont également mis à contribution :

- * *ministère de la Santé* : en 1947, contingent de 120 infirmières réparties dans les diverses colonies⁵
- * *département de l'Instruction publique* : en 1947 toujours, 150 institutrices sont sur la liste de paye du gouvernement et oeuvrent dans les territoires non organisés.⁶

Quelques noms :

Bell, Robert, géologue, baptise lui-même la rivière de son nom lorsqu'il la remonte en 1896.

Desmarais, Aldée, monseigneur, premier évêque du district d'Amos. Desmaraisville nommé en son honneur.

Dupuy, Jean-Baptiste, prêtre séculier. Calamité Creek est devenu Dupuy en son honneur.

Fafard, Fernand, arpenteur de plusieurs cantons de

l'Abitibi entre 1912 et 1920. Il existe une possibilité que le nom de Rivière-Héva ait été décerné en l'honneur de son épouse née Éva Girard.

Guimont, Michel, employé à la construction de la voie ferrée de 1908 à 1912, expert en ponts. A consigné d'importantes informations sur cette période.

Lefebvre de Bellefeuille, Charles, sulpicien, premier missionnaire régulier de l'Abitibi. Son nom a été donné à une rivière.

CONCLUSION

Ce raccourci de l'histoire du mouvement de colonisation au Québec devrait permettre de mieux situer nos ponts rouges dans leur décor d'origine. Sur les routes et rangs menant à ces constructions, notez, à gauche et à droite, les vestiges qui subsistent de cette saga. L'histoire et là.

Alors que l'Abitibi était en effervescence et qu'il s'y construisait encore des ponts de bois couverts, déjà, en 1944, le ministère des Travaux publics évaluait qu'il y avait 4000 vieux ponts à remplacer dans la province. La publicité de ce ministère proclame alors que «Le Québec a laissé l'époque des ponts de bois pour entrer dans l'ère des structures permanentes en ciment et en acier». Ironie du destin, lorsque la technique des ponts couverts est introduite ici, de telles constructions étaient également qualifiées de permanentes! Toujours est-il qu'en 1945 les affiches «Travaux de Voirie / Road Work » se multiplient le long des routes, en dehors des territoires sous la juridiction du ministère de la Colonisation, et un certain nombre de ponts vermoulus disparaissent. Cette double juridiction explique en partie que certains comtés ont été moins pourvus que d'autres en ponts rouges. Le déclin est amorcé et une deuxième vague de travaux d'importance dans les années 60 emportera bon nombre de ponts de bois, sovent des structures de la seconde génération.

1 - Hudson's Bay Company (Compagnie de la Baie d'Hudson). La plus ancienne compagnie au monde toujours en activité. L'acronyme HBC a été traduit par certains : Here Before Christ.

2 - Authier, Kakameo à l'origine. Premiers défricheurs en 1913. Authier-Nord, territoire détaché de Macamic en 1983. Premiers colons en 1916.

ANNEXES

3 - Évolution du département de la colonisation

De sa création jusqu'à sa disparition, le Département de la Colonisation a été associé à d'autres ministères. Nous donnons les grandes lignes de l'évolution de ce département ainsi que quelques noms associés à ce ministère. Quelques-uns de ces noms ont été attribués à des localités, des ponts ou divers autres ouvrages afin d'honorer la mémoire de ces artisans de notre histoire.

1887 : création du Département de l'Agriculture et de la Colonisation.

1^o titulaire; Honoré Mercier, premier ministre de la province.

Sous-ministre : l'abbé (à l'époque) Antoine Labelle.

1897 : réorganisation des départements au sein de la législature provinciale. Le Département de l'Agriculture et de la Colonisation devient le Département de la Colonisation et des Mines.

1^o titulaire : Thomas Chapais.

1901: nouvelle réorganisation des ministères. Colonisation et Mines devient Colonisation et Travaux Publics.

1^o titulaire : Lomer Gouin.

1905 : autre réorganisation. Notre département devient le Département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

1^o titulaire : Jean Provost.

1907 : Charles R. Devlin succède à Jean Provost à la direction du ministère.

1912 : nouveau ministre ; H. Mercier.

1919 : Joseph-Édouard Perreault devient ministre.

1929: Hector Laferté assume la direction du Département

1930: Nouvelle appellation ; Département de la Colonisation, de la Chasse et des Pêches.

1934: Irénée Vautrin prend la direction du ministère et lui imprime un nouvel élan qui marquera de façon significative le mouvement de colonisation. C'est aussi à cette date que le ministère est connu sous le Département de la Colonisation seulement.

1935: retour de J.E. Perreault à la tête du ministère.

1936: nomination d'Hector Authier en tant que ministre.

1936; Adélarde Godbout, premier ministre, assume quelques mois d'intérim à la tête du département.

1936 : Henry L. Auger devient ministre. C'est sous sa direction que le bulletin mensuel *Le Journal du Colon* est publié.

1940: la confection des chemins de colonisation, à l'exception des chemins de pénétration, est confiée au Département de la Voirie. Les ponts d'une portée supérieure à 15 pieds seront dorénavant sous la responsabilité du Ministère des Travaux Publics

1956 : Joseph-Damase Bégin, ministre.

4 - Extraits de Sur les pas de nos défricheurs, Ministère de la Colonisation 1948

LES QUALITÉS REQUISES DU DÉFRICHEUR

L'on aurait tort de croire que l'on fait un vrai colon de n'importe qui. Il faut au contraire des aptitudes, enrichies autant que possible, par une pratique de la vie agricole. Celui qui par exemple n'aurait aucune connaissance de la terre courrait grand risque de manquer son coup sur un lot, à moins d'être doué de qualités exceptionnelles. Sans doute, il est arrivé que tel citadin a réussi en pays de colonisation tout aussi bien que son voisin venu directement de la campagne, mais si on examine bien son cas on découvrira très certainement à la base du succès de cet homme de la ville un courage tenace et un grand amour de son travail.

Courage et amour! Voilà, à notre avis, les qualités de base du défricheur. Pas plus sur un lot que dans une profession libérale, que dans le commerce ou l'industrie, on n'arrive à quelque chose sans ces deux moteurs-là. Certainement, il faut aussi la santé, l'esprit d'économie et les bonnes moeurs, mais ce sont là, pouvons-nous dire, qualités de support.

Voilà donc quelles doivent être les qualités du défricheur. Mais ces qualités, la femme du colon doit les posséder au même degré. Car à quoi servirait à un pauvre diable de s'esquinter si chaque fois qu'il met les pieds dans la maison, il devait se faire harceler par une

femme qui s'ennuie en pays de colonisation et ne cesse de le crier ? Il y a plus grave encore: quel succès attendre d'un défricheur dont l'épouse n'aime pas la terre ? «Le coeur de l'homme, a écrit la comtesse de Kerenfleck-Kernezne, est bientôt où est le coeur de la femme, et c'est ainsi que le problème de l'exode rural devient par certains côtés un problème féminin».

Mais qu'au contraire, le colon soit secondé, réconforté par sa femme, alors plus rien n'est impossible: dans ces conditions l'homme qui n'était peut-être pas le mieux préparé à son métier peut faire des prodiges. Cela demande du dévouement, de l'abnégation, objectera-t-on. Nous le concédons volontiers. Mais du dévouement, de l'abnégation, ce n'est pas sur un lot qu'il faille en montrer le moins. Le succès est à ce prix. D'ailleurs il ne manque pas de Canadiennes françaises douées de pareille grandeur d'âme et c'est bien ce qui nous porte à continuer de croire dans l'établissement rural.

L'homme qui s'établit sur un lot doit se pénétrer de l'idée suivante: il s'en vient certes bâtir son avenir et celui des siens, mais il remplit simultanément un rôle social. Ce coin de terre inculte que son travail va rendre productif, ce sera un actif pour lui d'abord, mais un actif aussi pour sa province, pour sa nationalité. En se créant un bien qui lui permettra de vivre et d'élever proprement ses enfants, le défricheur accroît la valeur



À force de manier la hache et la charrue, chaque jour, la forêt recule (61-02-22).
Photo Verna Haubold.©

10 de sa province et de son pays, il produit la richesse la plus solide qui soit.' Sans doute, il lui arrivera occasionnellement des revers; mais, s'il est pénétré de son rôle social et national, ces revers, loin de lui être une cause d'abattement, l'inciteront, au contraire, à intensifier son effort; à se cracher dans les mains, comme on dit.

Et puis le colon contemporain doit songer aussi qu'il n'existe pas de raison pour qu'il rate son coup sur un lot dont la terre est de bonne qualité. Des milliers de compatriotes ont accompli avant lui la besogne qu'il fait aujourd'hui et dans des conditions autrement moins avantageuses. Ceux-là ignoraient par exemple les bienfaits de la motorisation. Et l'aide financière de l'État ? Elle n'était en rien comparable à celle qui se donne aujourd'hui, quand elle existait. On sait que les primes datent de 1923 et qu'elles étaient minimes au début. Si ces gens-là ont réussi à se donner, malgré tout, une belle entreprise agricole nous ne voyons pas pourquoi le colon d'aujourd'hui ne connaîtrait pas le succès et beaucoup plus rapidement que ses prédécesseurs.

On sera à même de constater dans un autre chapitre l'ampleur de l'aide financière accordée par la Province. Seulement, il importe de ne jamais perdre de vue que cette assistance est déterminée par le travail même du colon. C'est donc le défricheur qui est l'artisan du concours financier de l'État. S'il s'aide le ciel l'aidera, ainsi que le promet l'Évangile; le concours matériel du ministère de la Colonisation entre dans la part de ce qui «viendra par surcroît»

Voilà ce à quoi doit songer le jeune homme ou l'homme d'âge mûr aspirant-colon, ou qui débute dans le métier de défricheur.

LA POLITIQUE D'ÉTABLISSEMENT

Le 1er avril 1946 le ministère de la Colonisation mettait en vigueur une nouvelle politique d'établissement «en vue d'encourager la colonisation par des méthodes progressives et rationnelles». On trouvera bon que nous reproduisions ici les détails de cette politique.

PRIMES AU TRAVAIL

(En vigueur depuis le 1er avril 1946)

Cette politique a pour but d'aider le colon laborieux à se créer, avec la collaboration de l'État, un établissement agricole dans le minimum de temps. Elle lui assure une aide proportionnée à son travail sur son lot.

Elle rend possible l'organisation coopérative : syndicats de construction, syndicats de travail, chantiers coopératifs et autres. En un mot, elle veut permettre à nos colons de se constituer, aussi rapidement que possible, un établissement d'une trentaine d'acres en labour, développement minimum nécessaire pour assurer la vie de la famille sur un lot de colonisation.

L'aide de l'État couvre les différentes phases de l'établissement; elle est proportionnée au développement rationnel du lot. Tout colon sérieux et

laborieux peut en conséquence mériter des primes d'installation et d'organisation.

Les colons déjà établis, même ceux qui ont bénéficié d'un plan antérieur, ou ceux qui s'établissent sur un lot déjà commencé, peuvent profiter de cette nouvelle politique. Dans ces cas, le montant d'aide est déterminé compte tenu du travail accompli sur le lot et des octrois déjà accordés.

L'aide de la Province se résume donc comme ci-dessous :

Primes d'installation :

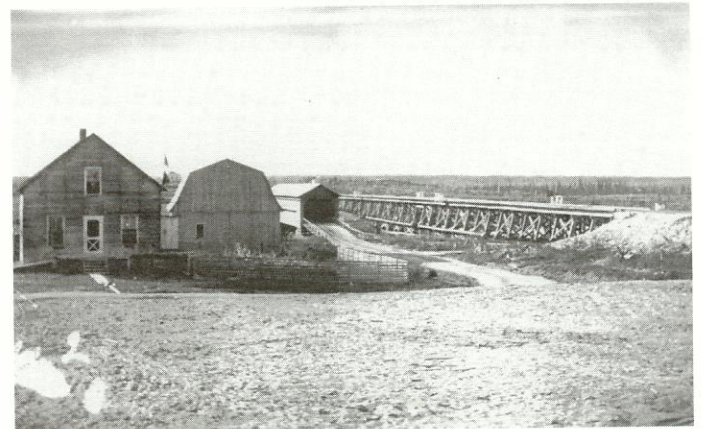
- a) Paiement des frais de transport,
- b) Allocations mensuelles,
- c) Aide pour la construction ou la réparation de la maison,
- d) Aide pour la construction d'une grange-étable,
- e) Prime de jardin.

Crédits d'organisation agricole :

Pour achat d'animaux et d'instruments aratoires, pour le creusage d'un puits et tout ce qui peut être jugé nécessaire à l'avancement normal du lot.

Primes statutaires :

Pouvant aller jusqu'à 40 acres de défrichement et 30 acres de labour.



La maison du colon, la grange-étable et le pont couvert (61-02-08) jouxtant la voie ferrée.

Un établissement typique en pays de colonisation.

Photo : collection Gérald Arbour

COMMENT OBTENIR UN LOT

Les règlements du ministère de la Colonisation stipulent que tout aspirant défricheur doit, pour obtenir un lot, avoir été agréé par la société de colonisation de son diocèse. Chaque diocèse a d'ailleurs son missionnaire colonisateur et celui-ci est très bien placé pour fournir tous les renseignements désirables, surtout s'il s'agit d'établissement au loin. On peut de même s'adresser

au chef du service du placement au ministère de la Colonisation même.

En ce qui concerne l'établissement au proche (v.g.: le fils de cultivateur d'une vieille paroisse désireux de s'établir sur un lot dans les limites de celle-ci), il est préférable de communiquer avec l'inspecteur de colonisation le plus proche qui s'occupera de transmettre la demande aux autorités compétentes.

Etablissons tout de suite cependant que la tâche d'attribuer les lots ressortit au ministère de la Colonisation: c'est lui qui décide en dernier ressort.

Un père de famille ou un jeune homme veut donc s'établir en pays neuf. S'il ne s'adresse pas directement au chef du service du placement du ministère de la Colonisation, il s'amène au bureau du missionnaire colonisateur, ou en tout autre endroit que celui-ci lui aura préalablement désigné (Observons en passant qu'une visite sera toujours préférable à une lettre, le missionnaire pouvant difficilement inclure dans celle-ci tous les renseignements qu'il possède).

Le représentant de la société diocésaine de colonisation reçoit son homme et le renseigne d'abord sur la politique du ministère de la Colonisation, dont il fait voir les avantages. Il expose ensuite les possibilités quant à l'établissement au loin. Puis, Si le candidat est sérieux et paraît apte au métier de défricheur, le missionnaire lui fait remplir la formule dite «demande d'établissement» et lui indique les contrées les plus avantageuses.

Le ministère de la Colonisation et la Fédération des Sociétés de colonisation ont dans les divers territoires à coloniser des hommes qui font office de guides pour les aspirants défricheurs. Le missionnaire avise le guide concerné de la visite du candidat. Celui-ci se rend sur les lieux et choisit son lot.

A son retour l'aspirant qui a opté pour un coin à sa convenance revient au missionnaire colonisateur qui, lui, communique avec le ministère de la Colonisation en vue de faciliter la procédure pour l'obtention du lot désiré. Le représentant de la société de colonisation organise même le transport du colon, de sa famille et de ses effets mobiliers; le ministère de la Colonisation paie au besoin les frais de transport.

Entretiens, le missionnaire colonisateur a enquêté dans le milieu du candidat afin de se rendre compte de ses aptitudes. Il ne s'agit pas là d'une forme d'inquisition: cette enquête est conduite uniquement en vue de protéger le futur défricheur et de l'empêcher de se lancer dans une aventure coûteuse pour lui comme pour l'État et qui aurait pour résultat de lui faire prendre en aversion la belle oeuvre de l'établissement en pays neuf.

La colonisation doit être une oeuvre permanente. Cette fin, on l'obtiendra d'abord par un choix judicieux des sujets. Il vaut la peine que l'on y voit puisque de ce choix dépend la sécurité même du défricheur.

Depuis 1947 la politique d'établissement s'étend aux anciens combattants en vertu d'une entente intervenue entre le ministère de la Colonisation et le gouvernement d'Ontario. Ce dernier, par son «Office de l'Établissement agricole des Vétérans», offre aux anciens combattants des avantages matériels pouvant totaliser \$2,320, montant qui s'ajoute aux \$3,225 que le défricheur est susceptible de retirer du ministère de la Colonisation de Québec. Les anciens militaires désireux de bénéficier de cette politique n'ont qu'à se renseigner d'abord auprès de l'administrateur régional de la «Loi des vétérans» (la province est divisée en sept régions sous la conduite d'un bureau provincial établi à Montréal). De la sorte ils prendront connaissance du montant des crédits à leur disposition et des conditions à remplir pour les obtenir. Ensuite, ils n'auront qu'à suivre la filière indiquée plus haut: le missionnaire-colonisateur et le ministère de la Colonisation feront pour eux comme pour les autres aspirants-colons.

Ils partirent avec le premier contingent de défricheurs que le Gouvernement dirigeait vers la Solitaire, équipés d'une hache, d'une pelle ronde et de couvertes. Le train s'arrêta au petit village d'Angliers, sur les bords du grand lac Témiscamingue. La voie ferrée finissait là. Après, c'était la brousse, le désert que coupait une seule route (NDLR : chemin Perreault) aboutissant à la ville minière de Rouyn. Un camion vint prendre les soixante hommes et s'arrêta en vue d'une rivière grise et désolée, que défendaient des bois charbonneux. C'était la première occupante de ces lieux : la Solitaire. Un espace fut vite déblayé et une immense tente dressée non loin du pont rouge qui enjambait la rivière, massive construction qui surprenait l'oeil au milieu de la grisaille et du néant des choses. Au bout de quelques jours, un petit pavillon de bois s'élevait, celui de l'administrateur, arrivé en même temps que les colons, puis la bâtisse qui serait la " la cache ", c'est-à-dire le magasin, enfin la baraque du missionnaire. Un embryon de village (NDLR: Rollet) se dessinait.

Marie Lefranc La Rivière Solitaire
Fides, Collection du Nénuphar.



La Rivière Solitaire (61-70-14) quelques années plus tard.
Photo : Archives nationales du Québec ©

À chacun de nos membres, à leur famille et à leurs amis
nous souhaitons la joie, la santé et la prospérité.



Les directeurs

5 - Le dispensaire de Gertrude Duchemin est ouvert au public à La Corne. De 1936 à 1976, cette infirmière a œuvré en colonie et a conservé toutes ses archives. Il ne s'agit donc pas d'une reconstitution.

6 - À Authier-Nord, l'école de rang a été préservée et est également ouverte au public.

SOURCES :

Historique de la colonisation dans la province de Québec de 1825 à 1940 par J.E. Caron, 1940.

Sur les pas de nos défricheurs, ministère de la Colonisation 1948.

Un royaume vous attend l'Abitibi, ministère de la Colonisation, Québec 1952.

Continuité, dossier p. 47 à 62 numéro 48, 1990.

La Presse, 12 mai 1997.

La Presse, 18 juillet 1998.

Historie Québec, Gilles Boileau, *L'annexion du territoire de l'Abitibi au Québec*, volume 4 #2 bis, p. 30 à 33, janvier 1999.

La Petite Gazette, Jacques Poitras, *Hector Authier*, volume 3 #2, p. 2 à 4, juin 2000.

La Presse, 21 & 22 août 2000.

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 ½). @ 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.

