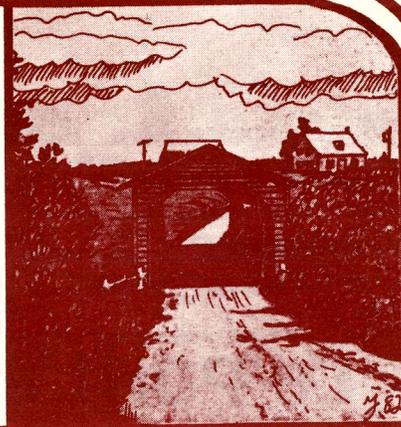


LE PONTÂGE

VOL III NUMERO 1

AUTOMNE 1983

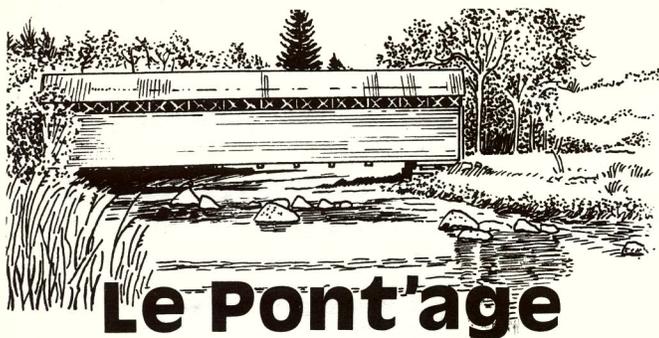


Pont Cousineau, Gracefield 1983. (61-25-08)

Le pont Cousineau bâti en 1934 sur la rivière Picanoc près de Gracefield vient de recevoir un nouveau lambris et une peinture fraîche, complétant ainsi la restauration commencée en 1981. Cette année là on avait renouvelé une partie de son tablier. Les travaux de 1983 ont été donnés à contrat par le Ministère des Transport.

**SOCIETE QUEBECOISE DES
PONTS COUVERTS INC**

C.P. 102,
St. Eustache,
Quebec, J7R 4K5



Le Pont'age

Société québécoise des ponts couverts inc

Président:.....Gaétan Forest
Vice-Président:.....Michel Allard
Secrétaire-Trésorier:.....Pierre Duff
Agent U.S.:.....Joseph Conwill
Directeur:.....Gérald Arbour
Directeur:.....Sylvain Forest

Le Pont'age est publié par la S.q.p.c. quatre fois par année.

La cotisation annuelle est de \$10.00 pour les individus, \$12.00 pour les couples et de \$15.00 pour les sociétés. La cotisation inclut un abonnement au Pont'age, et se termine le 31 octobre de l'année.

Dépot Légal: 4ième trimestre 1983.

EDITORIAL

Pour commencer notre troisième année en beauté, voici le premier Pont'age imprimé de notre courte histoire. Tant que les finances de la S.q.p.c le permettront, c'est le format dans lequel ce journal vous parviendra. Certains membres nous ont demandé de republier certains articles ou certaines photos qui étaient mal sorties avec notre ancienne méthode de photocopies: dépendant de l'espace disponible, nous essayerons d'y voir.

ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE

Le 1er octobre dernier a eu lieu à Hull, l'assemblée générale annuelle de la Société québécoise des ponts couverts. Treize personnes étaient présentes, dont deux des Etats-Unis.

Après les lectures de l'ordre du jour et du procès-verbal de l'assemblée précédente par le secrétaire, Gaétan Forest nous a présenté les projets et actions présentement en cours, ainsi que les réalisations de l'année dernière. J'ai ensuite présenté le bilan financier de l'année s'étant terminée le 30 juin dernier: avec des recettes de \$1546.37 et des dépenses de \$1477.62, l'année se termine avec un surplus de \$68.75.

Gérald Arbour nous a ensuite entretenu de son projet le plus cher: les archives. De ce côté, avec l'aide de Joseph Conwill et de notre "section américaine", Gérald a réussi à obtenir plusieurs collections de photos que des amateurs américains ont amassées avec les années. Toutes ces photos, tous ces renseignements sont copiés par Gaétan et Gérald

et versés aux archives. Nous avons maintenant retracé l'existence de plus de 750 ponts couverts et avons des photos de plus de 400 de ces derniers.

Les élections à trois postes de direction ont ensuite eu lieu. Les trois candidats sortants ont été réélus à l'unanimité, pour un nouveau mandat de deux ans. Ont été réélus: Gaétan Forest au poste de président; Pierre Duff au poste de secrétaire-trésorier; Gérald Arbour au poste de directeur #5.

Joseph Conwill a ensuite proposé qu'un abonnement d'un an soit donné à M. et Mme Edward Thomas du Massachusetts en remerciement de leur recherches pour les archives, ce qui a été accepté.

Pour terminer la journée, M. Richard Roy, de Manchester, au New-Hampshire nous a présenté ses deux montages audio-visuels sur les ponts couverts. Pour certains d'entre-nous, ce fut la chance de revoir pour une deuxième fois ce très beau spectacle, pour les nouveaux venus ce fut une découverte qu'ils n'oublieront certainement pas.

A tous ceux qui ont participé, un gros merci; à Richard Roy, un merci encore plus gros pour tout le trouble qu'il s'est donné pour venir de si loin avec tout son matériel.

GRAND CONCOURS

Lors de l'assemblée générale, les gagnants du grand concours ont été connus. Mme Marie-Paule Arbour s'est méritée une collection de 10 photos d'archives de format 5"X7"; M. Earle Lockeby a gagné 5 photos de même format, toujours tirées des archives; M. Richard Wilson et M. Howard Rogers se sont mérités des cartes pour correspondance illustrées de ponts québécois aujourd'hui disparus. Félicitation aux gagnants.

Les réponses au questionnaire se trouvent à la page huit du présent numéro.

RENOUVELLEMENT

Si vous n'avez pas encore renouvelé votre adhésion à la S.q.p.c pour l'année 83-84, il est grand temps de le faire. Ce numéro est le dernier qui est envoyé à ceux qui ne sont plus en règle.

DEUX PONTS QUI FONT REFLECHIR

Après une réunion du bureau de direction qui eut lieu à Baie-Saint-Paul, au mois d'août, je suis allé revoir, avec Gaétan et Sylvain Forest, quelques ponts de la rive sud du Saint-Laurent.

Le premier pont que nous avons visité fut celui de la rivière Ouelle (Ouest), à Saint-Onésime, comté de Kamouraska. C'est la première fois que je le revoyais depuis qu'il ne sert plus à la circulation. La rivière Ouelle étant très basse, il nous a été possible d'aller sous le pont pour inspecter la structure. Cela nous a permis de constater que le pont n'est pas en bon état, loin de là. Sa corde inférieure, du côté en amont, est brisée à une vingtaine de pieds du portique nord. Il y a eu une tentative de réparation, mais le manque de connaissances techniques des réparateurs font que la réparation, en plus d'être inutile, ajoute beaucoup de stress sur la même corde, à une dizaine de pieds plus loin. Le pont commence à avoir de la difficulté à porter son propre poids. Il y a une déflexion de près de huit pouces dans le tablier au niveau de la cassure.

La Bulstrode se déchaîne

PAR GERALD ARBOUR

A regarder couler paisiblement la Bulstrode en juillet, on peut difficilement s'imaginer qu'un tel cours d'eau puisse s'emporter à un point tel que toutes les infrastructures construites près de son lit puissent être détruites en l'espace de quelques heures. C'est pourtant ce qui se produisit dans la nuit du 3 septembre 1961. Un coup d'eau sans précédent arracha de ses assises le pont Bergeron (61-44-07) qui alla se disloquer dans les pointes situées en aval.

Le pont Bergeron de Sainte-Sophie constitue un cas dans les annales des ponts couverts du Québec. Ce pont pourrait être classé comme "semi privé". Bien que construit et entretenu par le gouvernement, il est réservé à l'usage exclusif de cinq fermiers de la région qui voient leur terre traversée de part en part par la Bulstrode. Bien qu'aujourd'hui il soit à la charge du gouvernement, il n'en a pas toujours été ainsi. Des ponts ont été construits à cet endroit depuis plus de 120 ans. De père en fils, cinq voisins construisaient à leurs frais un pont sur la terre de l'un d'entre eux et les quatre autres partenaires en avaient la jouissance garantie.

En 1928, une nouvelle fois il faut renouveler ce pont. Les fermiers s'acquittèrent de cette tâche qui devenait de plus en plus lourde. Ce pont durera huit ans. De guerre lasse, devant la nécessité d'un nouveau pont, les agriculteurs intéressés à cette entreprise se tournent vers l'administration provinciale et plus particulièrement vers le ministre Perreault député d'Arthabaska à l'époque. Après maintes démarches, le gouvernement accorde en 1936 un contrat à Auguste Beaudette de Princeville pour la construction d'un pont couvert. Ce contracteur était un constructeur de pont agréé auprès du ministère de la Colonisation. Le financement de l'opération s'établit comme suit: ministère de la Colonisation: 85% des coûts et les cinq cultivateurs concernés financeront le 15% restant. Le pont sera construit sur la terre de Valdor Baril, en un lieu accessible par tous les partenaires. Valdor Baril, Napoléon Baril, Augustin Letendre, Arsène Labonté et Armand Hébert seront associés dans cette entreprise et verront à verser leur cote part pour défrayer le 15% du coût de construction.

Au fil des ans quelques fermes changent de mains mais le droit d'utilisation du pont est inaliénable. En 1948, Robert Bergeron se porte acquéreur de la terre de Victor Baril. Tout naturellement le pont sera maintenant connu sous le nom de Bergeron du nom du nouvel associé.

L'activité agricole va bon train dans le rang II de Sainte-Sophie, et depuis bientôt 25 ans le pont couvert permet aux troupeaux et aux récoltes de franchir aisément la rivière. Les choses auraient pu continuer comme cela encore bien longtemps n'eut été de cette fameuse nuit de septembre. En quelques

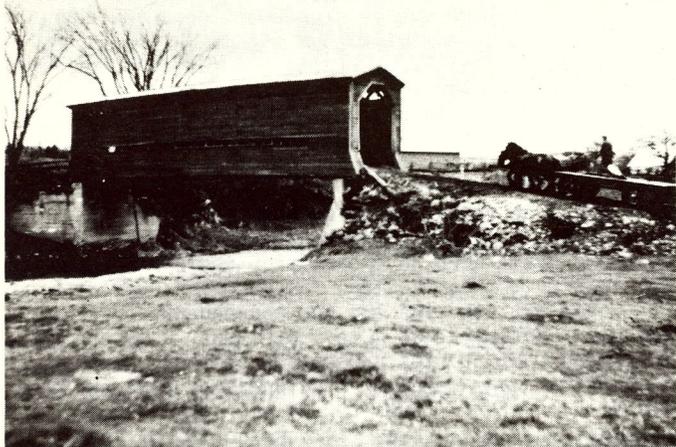
heures seulement, des pluies diluviennes ont gonflé la Bulstrode qui n'a plus d'autre choix que de déborder. A la ferme Bergeron, l'inquiétude s'amplifie au même rythme que le grondement des eaux charriées à une vitesse folle. Aux dégâts matériels que l'on soupçonne déjà très grands, il faut ajouter la possibilité de voir le troupeau de vaches anéanti. En effet, ces braves bêtes avaient l'habitude de se réfugier dans le pont au moindre signe de mauvais temps. Le pont ayant déjà été emporté et l'obscurité empêchant toute estimation valable de l'étendue des dégâts, il ne restait plus qu'à attendre une accalmie pour se mettre à la recherche du bétail que chacun croyait bien noyé sans trop vouloir l'avouer. Une fois la tempête apaisée les Bergeron constatèrent avec satisfaction que le troupeau avait été épargné. Contrairement à leur habitude, à mesure que l'eau montait, les vaches, au lieu de chercher à s'abriter dans le pont, s'enfonçaient plus profondément à l'intérieur des terres pour fuir la marée dévastatrice. Nos braves fermiers n'étaient cependant pas au bout de leurs peines. Une fois le troupeau rassemblé, ce ne fut pas une mince tâche que de faire traverser à la nage ces animaux qui avaient pris l'habitude de voir la Bulstrode à travers les interstices du tablier du pont plutôt que directement sous leurs naseaux. Finalement la traite put avoir lieu et les agriculteurs se rendirent constater l'ampleur des dégâts faits à leur pont. La structure était complètement déchaînée et seules quelques grosses pièces de bois purent être récupérées.

Ce formidable coup d'eau causa également des dommages importants au pont Lambert situé en amont. (61-44-08). Ce dernier demeura néanmoins bien ancré à ses fondations. Lorsque vous visiterez ce pont et que vous constaterez à quelle élévation il a été construit, vous ne pourrez vous empêcher de penser à quel point nos ancêtres redoutaient une nature souvent hostile qui pouvaient se déchaîner à tout moment.

Les fermes longeant la Bulstrode se remirent peu à peu de cet événement. Cependant, la perte du pont Bergeron entrava pendant deux ans le bon fonctionnement des fermes de messieurs Paul Letendre, Emile Labonté, Fernand Hébert, André Castonguay et Robert Bergeron. Ce n'est qu'en 1963 que le gouvernement décida de reconstruire un pont de bois non couvert sur la terre des Bergeron.

Du haut de ce pont neuf, il est possible de voir un immense bloc de béton arraché au pilier du pont couvert et gisant au fond de la rivière. Dans quelques années il sera le dernier témoin de la rage qui a gagné la Bulstrode en cette nuit de septembre, époque où le monde agricole effectue les préparatifs aux longs hivers de chez nous.

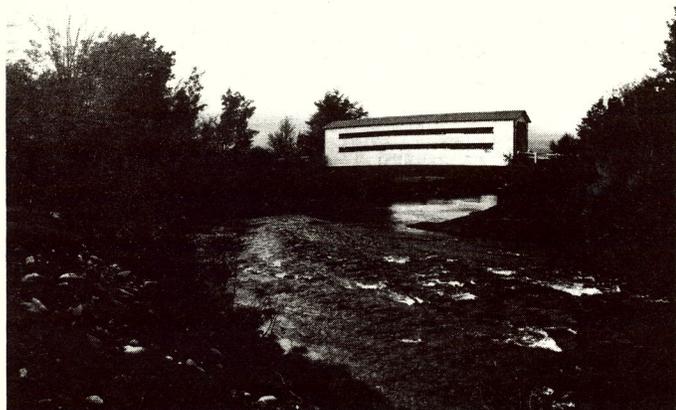
SOURCE: Mme Yvonne Bergeron
Livre commémorant le 125^{ème} anniversaire de Sainte-Sophie



61-44-07. Pont Bergeron, Sainte-Sophie-de-Mégantic.
Photo tirée de la collection Louis-Philippe Gravel.



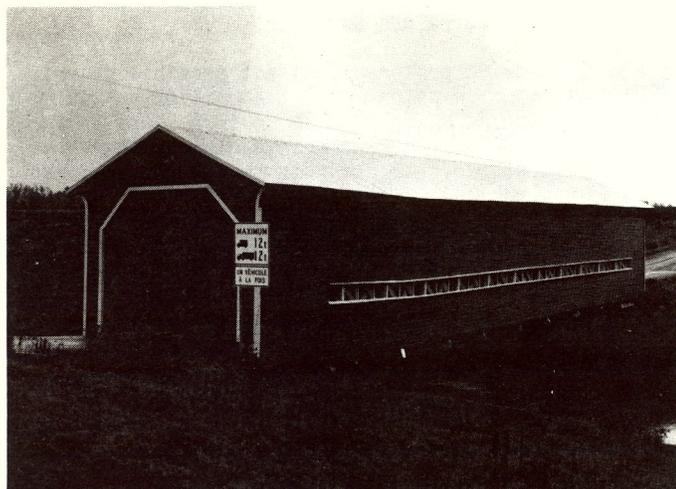
61-32-01. Pont de la rivière Ouelle (Est) en août 1983. Photo: Pierre Duff



61-44-08. Pont Lambert en octobre 1982, Sainte-Sophie de Mégantic. Photo: Gaëtan Forest.



Entre ce petit pont King de Saint-Elie-d'Orford et le pont Sevigny de Ireland, un King aussi, il n'y avait qu'un pas à franchir, quelques planches de plus pour avoir un pont couvert...



61-13-03. Pont Bordeleau, Saint-Sévérin, en octobre 1983. On lui a refait une beauté; la couleur utilisée est le rouge et la décoration est blanche.
Photo: Gaëtan Forest.



61-44-03. Pont Sévigny, Ireland, comté de Mégantic.
Photo: Collection Louis-Philippe Gravel.



61-32-02. Pont de la rivière Ouelle (Ouest), en août 1983. Photo par Pierre Duff.

Le pont suivant que nous avons visité ne nous a pas remonté le moral: il s'agit du pont de la rivière Ouelle (Est), à quelques milles au nord-est du pont précédent. Ce pont est maintenant fermé à la circulation et avec la nouvelle route il est devenu très photogénique. Malheureusement, son état est encore pire que son compagnon. Les glaces de la rivière ont arraché le pilier central le printemps dernier (ou le précédent). Le pilier est un caisson de bois rempli de pierres et il a littéralement été plié par la force de la glace vers le centre de la rivière, laissant à découvert une triste vue: la corde inférieure, du côté amont, est complètement pourrie. L'état de dégradation est tellement avancé que la corde n'existe plus à ce niveau. Ceci prouve que les dommages ne datent pas d'hier. Le pilier avait été rajouté il y a quelques années, sûrement pour palier à ce pourrissement de la corde. Il aurait été sûrement plus efficace de remplacer cette corde par des pièces de bois neuves.



61-32-01. Pont de la rivière Ouelle (Est), en août 1983. Photo: Pierre Duff.

Il n'existe malheureusement pas de Milton Graton ici au Québec. Cet homme est probablement le seul à être capable, avec ses fils, de réparer un pont couvert de la même manière que le pont a été construit. On se contente ici, d'empêcher le pont de tomber dans les quelques années qui suivent la réparation, alors

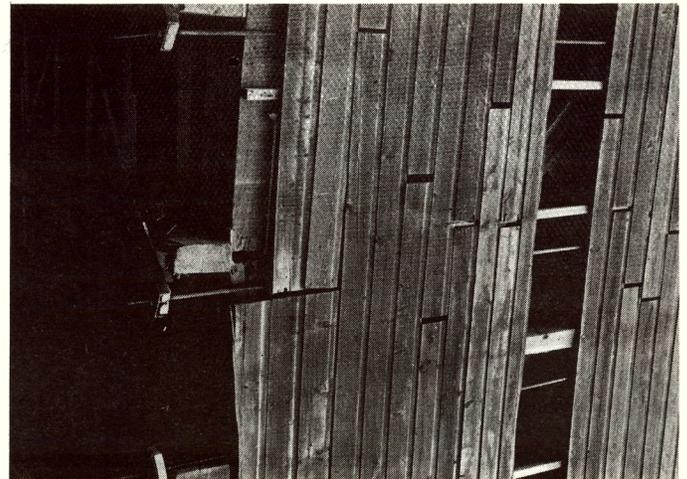
qu'une réparation permanente n'est en générale pas plus coûteuse, mais seulement un peu plus compliquée à accomplir. Dans le cas présent, au lieu de remplacer trois ou quatre morceaux de la corde, on a pensé plutôt à construire un pilier au dessous des dommages en se disant que quand le pont serait assez pourri pour tomber, il viendrait s'asseoir sur ce pilier... tout seul! On voit à quoi cela a servi. Il y a à peine 21 ans on construisait encore des ponts couverts au Québec; comment se fait-il que personne ne puisse plus les réparer? Avec la construction du dernier pont en 1962, le dernier constructeur est-il décédé? Ou bien cela fait-il parti d'une politique d'abandon de notre patrimoine? Ce n'est sûrement pas une question d'argent, car on fait des réparations sur nos ponts, seulement on les fait mal. M. Graton n'est pas plus fin que nous, mais il pense à la façon des anciens, il travaille à leur façon. On a pas besoin d'un D-12 pour réparer un pont, des boeufs suffisent; M. Graton l'a souvent prouvé. La différence c'est que lui sait comment un pont travaille; il sait quel membre de la structure est fatigué par les années ou par la détérioration. En partant de là, tout est facile. Si on vise à conserver ne fut-ce qu'une dizaine de nos ponts couverts, il est grand temps de se mettre à l'ouvrage, car ce n'est pas en déviant la circulation et en les abandonnant à leur sort que nous les garderons.

Après ces quelques réflexions sur le noir avenir de nos ponts, nous avons visité les ponts de Saint-Adalbert et de Sainte-Lucie-de-Beauregard. Ces deux ponts sont toujours en utilisation et sont en très bon état. Ils sont de couleur jaune affreux, mais cela est une autre histoire qui fera bientôt les frais d'un autre éditorial...

MOT DE LA FIN

La date de tombée pour le numéro d'hiver est le 31 décembre 1983. Je crois que tous aimeraient voir de nouvelles signatures dans le *Pont'age*. Pourquoi pas la vôtre?

Pierre Duff



61-32-02. Une tentative de réparation. Photo par Pierre Duff, août 1983.

Bref regard sur Petit – Saguenay

PAR GAETAN FOREST

Petit-Saguenay est un village pittoresque du comté de Chicoutimi coincé dans une vallée étroite dans laquelle serpente la rivière Petit Saguenay, à quelques milles de l'endroit où elle vient se perdre dans les eaux profondes du Saguenay. La population de ce petit village fondé en 1919, compte aujourd'hui un peu plus de 1100 habitants.

Petit-Saguenay fut en quelque sorte le point de départ des opérations forestières de la compagnie Price au Saguenay. En 1848, William Price y installe une scierie et organise une ferme, un entrepot et un centre administratif, le quartier général de ses entreprises dans la région. Dès 1870, la forêt de la vallée de la rivière Petit Saguenay est épuisée et l'endroit, alors appelé Dumas, tombe en décadence. Depuis, autour de ce noyau, s'est formé une agglomération de caractère agricole et forestier.

Le premier pont couvert érigé à Petit-Saguenay fut le pont Benjamin Fortin. Construit en 1912, au sud du village sur la rivière Petit Saguenay, il assumait sa tâche jusqu'en 1959 quand on le remplaça par un pont de béton et d'acier.

Un autre pont couvert fut construit en 1915 dans le village sur cette même rivière pour accéder aux terres d'en haut et à l'Anse-de-l'Ile-St-Louis. Ce pont était situé près de la demeure de Horace Tremblay qui lui donna le nom de pont Horace.

On signale un troisième pont couvert qui fut construit chez Patrice Fortin à la Chute du Moulin sur la rivière Petit Saguenay, 9 kilomètres au sud du village. Sa date de construction n'est pas connue.

UN PONT QUI FAIT UNE CROISIÈRE SUR LE SAGUENAY

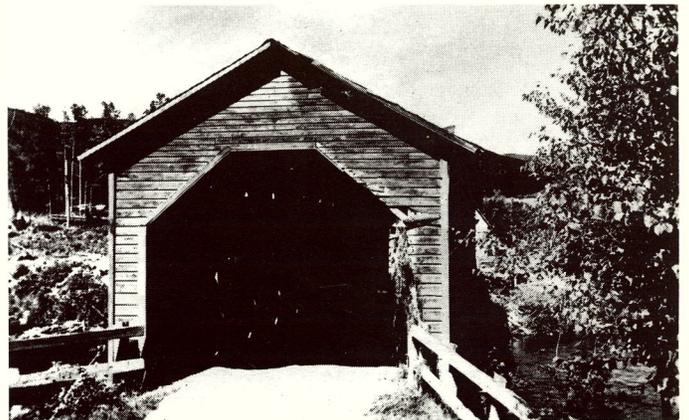
Le 25 mai 1928, une pluie diluvienne de trois jours consécutifs gonfle la rivière Petit Saguenay. Le pont couvert chez Patrice Fortin part et va se disloquer au bas de la Chute du Moulin. Sous cette formidable pression, les écluses construites par la compagnie Brouillard cèdent et le niveau de la rivière monte de 30 pieds. Le courant emporte le pont Horace au moment où deux personnes tentaient une traversée. Ils échappent de justesse à la noyade. La rivière entraîna pont, bâtiments, animaux et bois de poêle jusque dans le fjord du Saguenay. Seul le pont Benjamin Fortin resta en place malgré des avaries importantes, ayant été bâti plus haut que les autres.

Le pont Horace, comme un bon bateau dériva intact dans la grosse rivière Saguenay jusqu'à l'Anse de l'Ile Saint-Louis, à dix kilomètres de son point de départ. Il fut attaché et débâti sur place. On transporta les pièces de bois au site du pont Patrice Fortin où il fut reconstruit à l'automne de 1928. Le pont sera utilisé jusqu'en 1963, année pendant laquelle on le remplacera par un pont de bois non couvert.

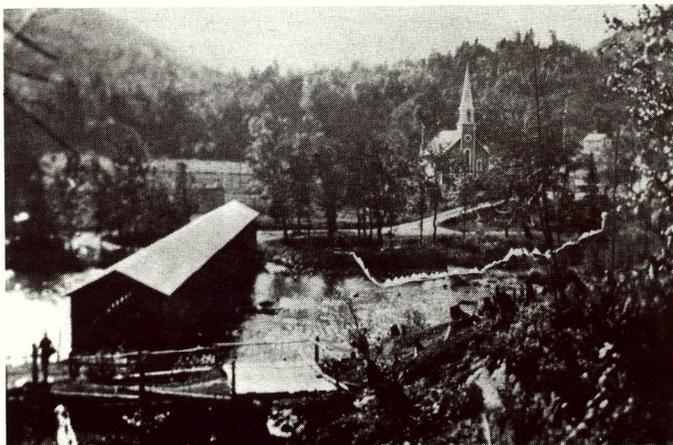
SOURCE: Mme Antoinette Bernier, Petit-Saguenay



61-17-13. Pont Benjamin Fortin, village de Petit-Saguenay, photo: Leo Litwin



61-17-02. Pont Patrice Fortin, canton Dumas, photo: Leo Litwin.



61-17-23. Pont Horace, Petit-Saguenay, photo: gracieuseté de Mme Antoinette Bernier

noms enchanteurs

PAR BARBARA BRAINERD

Au Québec, il existe tant de village aux appellations pittoresques. Dans l'ouest de la province, il y a Val-des-Bois. Ce nom a attiré mon attention récemment quand je fouillais dans le guide mondial. Voilà un nom qui sonne bien! Un son euphonique dans un ton musical; Val-des-Bois, Val-des-Bois! On peut le répéter plusieurs fois et les syllabes roulent toujours bien. Cette appellation évoque l'image d'une vallée recouverte de forêts. Le pont couvert près de ce village, appelé le pont Bowman ou de High Falls qui enjambe la rivière du Lièvre est une structure à trois travées, longue de 434 pieds, de modèle Town élaboré.

En plus des noms de villages, les noms de comtés comme Labelle et Laviolette, dans lesquels la lettre "L" prédomine, donnent une note lyrique à leur prononciation. Deux ponts couverts existent encore dans ce comté de Laviolette: ceux de La Tuque. De longueur égale à 136 pieds, ils enjambent tous deux la rivière Bostonnais. Celui qui est situé le plus au sud, à Saint-Jean-Bosco est appelé Pont Ducharme et l'autre, à quatre milles au nord est connu sous le nom de Saint-Jean-Bosco. La rivière Bostonnais est encore utilisée pour la drave. Lors d'une de nos visites, nous avons remarqué particulièrement le courant rapide de la rivière sous le Pont Ducharme qui attirait des amas de billots tourbillonnants dans les petites anses, creusant de petites fosses près des berges. Directement sous le pont de bois, l'eau paraissait d'un noir lustré pendant que sous chaque extrémité de la structure se formaient de blancs rapides. Nous avons visités ces ponts plusieurs fois et à chaque visite, flâner là était très agréable.

Nous avons manqué de peu le Pont de La Croche lors de ce voyage. Localisé à quelques milles au nord ouest des ponts de La Tuque, il était remplacé durant l'été de 1972. Sur la route pour s'y rendre, une enseigne pointant en direction de la Croche annonçait les opérations forestières C.I.P. Sur les cartes routières du Québec, cette région est maintenant incluse dans le comté de Champlain.

Dans le comté de Labelle est connu aussi le Pont du Lac-des-Iles; un nom que j'aime aussi prononcer. Constitué de deux travées de structure Town élaboré, ce pont est long de 109 pieds. Avec un nom du même genre, le comté de L'Islet, où est situé le pont de Saint-Adalbert, traversant la Grande Rivière Nord, un peu à l'écart de la route 204, sur le chemin de Saint-Félicité dans une région à faible densité de population où les routes s'étirent, droites jusqu'à perte de vue. Notre mesure de la longueur de ce pont est de 129 pieds. Les ouvertures des portiques nous paraissaient être de hauteur inhabituelle, peut-être pour permettre le passage de camions de billots. Le pont est peint en rouge avec une décoration verte. Il n'a pas de tige de tension d'acier dans sa structure. Ses assises sont composées de cribblage de bois rempli de pierres. Ici, la rivière coule paresseusement entre les bosquets d'aulnes. A l'ouest, était le motel Plage du Sault.

Le compte rendu précédent met l'emphase sur les

noms de comtés. De plus, outre Val-des-Bois, les villages qui ont des noms charmants forment une liste considérable. Tous accentuent le "L" musical; entre autres: Val-Alain, Saint-Célestin, Sainte-Odile, Saint-Camille. A Val-Alain du comté de Lotbinière, il y avait trois ponts couverts qui pouvaient être photographiés dans une même scène. Les nombreux méandres de la rivière Du Chêne avaient nécessité trois ponts. Cependant, plus tard le cours de la rivière fut redressé et aujourd'hui seulement un seul de ces ponts existe; un pont d'une travée de 80 pieds de longueur. Dans le numéro d'octobre 1969 de TOPICS, on peut voir une bonne photo montrant les trois ponts, photo prise par le regretté Noel Deeks.

A Saint-Célestin dans le comté de Nicolet, le pont couvert était en réparation quand nous y fîmes un arrêt en 1972. Nous avons dû faire un détour de plusieurs milles pour l'atteindre. Six hommes travaillaient à réparer cette structure Town longue de 81 pieds. Un des ouvriers nous montra quelques uns des longs clous dont ils se servaient; une sorte de clou spiralé très différents des anciennes chevilles de bois.

La première remarque dans mon carnet de note en regard de Sainte-Odile est: "joli nom- le son "L" et les voyelles". Le pont couvert désaffecté de Sainte-Odile enjambe le ravin du Ruisseau du Brûlé. Des pruches, des bouleaux et des érables poussent sur les deux côtés de ce ravin accidenté. Situé dans le comté de Rimouski, il est appelé Pont Beauséjour sans doute à cause du fait qu'il se situe sur la route Beauséjour. La structure à treillis de 122 pieds de long, peinte en rouge et gris avec décoration blanche est renforcée avec des tiges de tension d'acier.

Le pont de Saint-Camille traverse la rivière Nicolet Centre dans le comté de Wolfe. Situé à quelques 4 milles au nord-est du village, il est un des ponts les plus isolés que nous n'ayons jamais vus. Sur la route que nous primes, un mille avant d'atteindre le pont, on pouvait l'apercevoir au pied d'une colline, sur une route étroite et pas d'habitation en vue. Le pont est un Town élaboré de 60 pieds de longueur, tenant fermement. Des traces visibles de peinture démontrent que le pont était originalement peint en rouge avec une décoration verte. Des tiges de tensions d'acier à la verticale sont visibles à l'extérieur du pont, sur les côtés. On remarque un moyen de protection du portique dans chaque ouverture: des panneaux de métal de six pieds de hauteur. Le cours d'eau que le pont traverse se laisse aller entre des bouquets d'aulnes et de hautes herbes. En amont, on peut entendre le bruit sourd d'une petite chute et directement sous le pont tourbillonnent de petits rapides.

Tous ces ponts, nous les avons vus et photographiés mais cependant, dans l'ouest de la province, certains nous ont échappés. Les noms de leur localité se classent bien dans l'ensemble de noms charmants: Latulippe et Lac-des-Iles. Même des noms de motel ont cette qualité lyrique comme le Motel Lavallière de Saint-Félicité, situé sur la rive sud de la rivière Ashuapmuchuan dans le comté de Roberval, un peu à l'est d'un ancien pont couvert qui était exceptionnellement long, soit constitué de 8 travées. Du motel Lavallière, on peut voir le pont d'acier et de béton qui l'a remplacé en 1949. La nuit, la scène est admirable, avec les lumières du pont qui se reflètent dans la rivière Ashuapmuchuan. (Chamouchouane)

J'ai souvenir...

Par *Gérald Arbour*

Vers 1895, le curé Giguère, de Sainte-Dorothée, doit se rendre à Montréal par un jour de tempête. Ayant grande peine à retenir son chapeau, il avait hâte d'arriver au pont couvert de Cartierville afin de reposer son bras. Atteignant celui-ci, il baissa effectivement les bras mais en passant vis-à-vis une ouverture pratiquée dans les côtés du pont, la bourrasque souleva le couvre-chef de l'ecclésiastique. Impuissant, il ne put que regarder sa coiffure s'éloigner, flottant sur la rivière. (pont 61-49-01) *Aperçus Historiques sur L'Île Jésus*, Urge! Demers, Atelier 1957.

Pour financer une partie des coûts de construction du pont de La Croche, le Conseil vote une taxe spéciale de \$1.50 du \$100 d'évaluation, payable en trente jours. Plusieurs contribuables ne purent acquitter cette somme. Nous sommes en 1930. (pont 61-37-01). Le Nouvelliste, 12 janvier 1983.

Au volant de son camion chargé de bois de chauffage, M. Armand Cayer passe littéralement au travers du tablier du pont Duplessis. Suite à cela il réclame \$500 de dommages à la Municipalité de La Croche. Il n'obtiendra pas un sou pour sa mésaventure. (pont 61-37-04). Le Nouvelliste, 12 janvier 1983

Le pont de Cookshire porte le nom de Cook en l'honneur de John Cook, pionnier de cette localité. C'est John Craig Cook, son fils, qui a érigé les piliers du pont. (pont 61-18-04). *Lieux et Monuments historiques des Cantons de L'Est et des Bois Francs*, Rodolphe Fournier.

Les constructeurs du pont de Grand-Remous ont prévu une trappe dans le tablier du pont. Cette ouverture facilite l'examen des piliers qui sont exposés aux billes de bois qui flottent continuellement sur la Gatineau. (pont 61-25-15)

C'est en juin 1943 que 22 familles de Madelinots émigrent vers l'Île Nepawa. Le pont est construit la même année. (pont 61-02-23). *L'Abitibi, un royaume vous attend*, Ministère de la Colonisation, 1950.

Pont inconnu



Photo: Archives Publiques

Pouvez vous identifier ce pont? Si oui, écrivez-nous! Adresse de la Société.

REPONSES AU GRAND CONCOURS PUBLIE DANS LE NUMERO DU PRINTEMPS 1983

Par *Gérald Arbour*

- 1- Mme Barbara Brainerd, de Brandon, Vermont.
- 2- 541 ponts.
- 3- Comté de Québec. (pont 61-55-01, Orsainville, riv. du Berger: 12 pieds.)
- 4- Ponts # 61-04-07, 08 et 09. (St-Rémi-de-Tingwick)
- 5- Pont des Rivières ou Dewitt, #61-45-03, Notre-Dame-de-Stanbridge.
- 6- Comtés d'Abitibi-Est et Ouest.
- 7- Pont Kappelbrucke, Luzern en Suisse: 1333 # S-11-01
- 8- 1981
- 9- Pont Sainte-Catherine, Ayers Cliff. (61-69-04)
- 10- Comté de Huntingdon
- 11- a) Pont Perreault, # 61-06-01: 507 pieds
b) Hartland, N.B., # 55-02-07: 1282 pieds
- 12- Pont 61-04-09, Saint-Rémi-de-Tingwick, (pont Poisson). Longueur: 22 pieds.
- 13- Pont Carbonneau (61-60-23), Saint-Félicien, au Lac-Saint-Jean.
- 14- Pont Davitt. (61-45-05) *
- 15- Cookshire, comté de Compton. (pont # 61-18-04) Cook, 1835.
- 16- Comté de Matane. (pont Coulée Carrier ou Cordée, # 61-42-03)
- 17- Comté de Lotbinière.
- 18- Rivière Laflamme, en Abitibi.
- 19- Saint-Maurice-de-Dalquier, en 1962.
- 20- Le type Town.

* Note: le pont Davitt a été réinstallé à Drummondville, au Village Québécois d'Antan, cet été.

A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 541 ponts, existants ou disparus.
Coût: \$3.00

Guide mondial des ponts couverts. Edité par la NSPCB, des USA. Contient tous les ponts encore existants dans le monde entier. Couvre les Etats-Unis, le Canada, l'Europe, l'Asie... Essentiel pour vos voyages. Ecrit en anglais, mais très facile d'utilisation avec son format tableau.
Coût: \$7.00 canadiens

Cartes pour correspondance. Format 4"X5", une photo sur le dessus, trois pages blanches pour votre correspondance. Trois photos différentes de ponts québécois par paquet.
Coût: \$3.00 pour 6 ou \$5.00 pour 12.

Tous ces items sont disponibles au secrétariat de la SQPC, casier postal #102, Saint-Eustache, Québec. J7R 4K5

Tous les profits générés par ces ventes restent à la Société et aident ainsi la cause de nos ponts couverts.