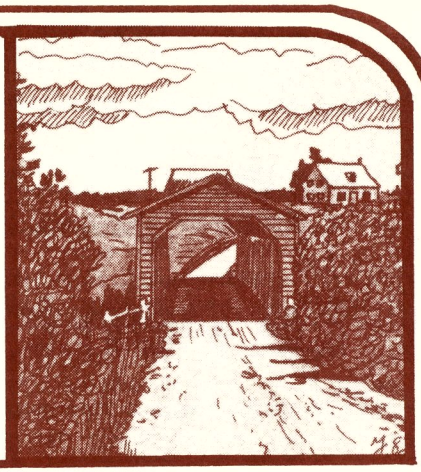
LE PONT'ÂGE



VOL III NUMERO 4 ETE 1984

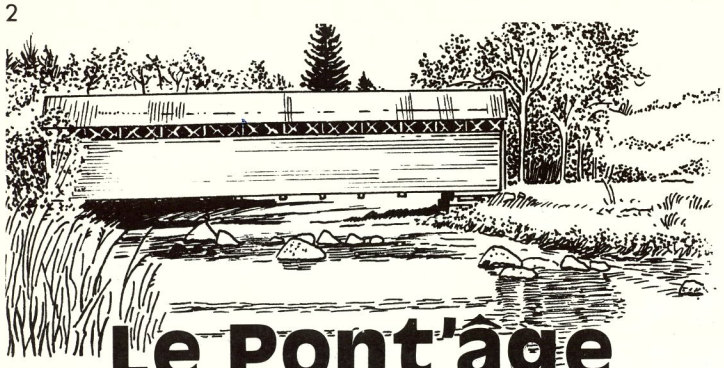
Le Québec perd encore un de ses ponts couverts

Un incendie d'origine criminelle a complètement détruit le superbe pont Gendron de Wakefield dans la nuit du 10 au 11 juillet, peu après minuit. (61-25-07)

Photo: Gaétan Forest, 11 juillet 1984.

SOCIETE QUEBECOISE DES PONTS COUVERTS INC

C.P. 102, St-Eustache,
Québec. J7R 4K5



Le Pont'âge

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'âge* 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'âge*, et se termine le 31 octobre de l'année.

Dépot Légal: 3e trimestre 1984

Imprimé par: Imprimerie Artistique de Montréal (1967) Inc., 4524, rue de La Roche, Montréal, Qué. H2J 3J6.

Le pont Gendron disparait

Par Pierre Duff

C'est avec beaucoup de consternation que je viens d'apprendre, au moment d'écrire ces lignes, la disparition de l'un de nos plus beaux ponts couverts: celui de La Pêche (Wakefield) (61-25-07). C'est dans la nuit du 10 au 11 juillet que ce superbe pont a été incendié de façon très suspecte. Une semaine avant, jour pour jour, quelqu'un a mis le feu à une automobile à l'intérieur du pont. Grâce à leur intervention rapide, les pompiers avaient réussi à maitriser l'incendie avant qu'il ne se propage à la structure de bois. Cette semaine, on a refait le même manège, mais avec plus de succès. Quand les pompiers sont arrivés, il était déjà trop tard, le pont s'étant complètement consumé en moins d'une demi-heure. On a retrouvé la carcasse de la voiture sur une partie du tablier qui est tombée intacte dans la rivière.

Bâti en 1915, ce pont d'une longueur de 292 pieds, enjambait la rivière Gatineau dans un site enchanteur. Qui ne l'a pas photographié du côté est de la rivière, en aval, sur les roches. Ces rochers étaient pour moi un lieu de prédilection pour faire un pique-nique ou me détendre, quand j'étais dans la région. J'aimais bien regarder passer la "pitoune" à mes pieds, avec le pont toujours en plein soleil, à l'arrière plan. Ce pont était l'un des rares à avoir été "élu" par les ministères des Transports et des Affaires Culturelles pour être conservés pour les générations futures...

L'été dernier, c'était le pont de Moffet. Cette année, c'est le pont Gendron. L'année prochaine, ce sera le tour d'un autre. En 1981, les ministères précités décidaient de "classer" 44 ponts dans un programme de conservation et de laisser les autres disparaître à leur propre rythme. La S.q.p.c. s'était élevée contre un tel projet à l'époque, soutenant qu'il fallait mettre toutes les chances de notre côté en conservant TOUS nos ponts couverts, du plus beau au plus laid, du plus petit au plus long, du plus reculé au plus accessible. Les événements nous donnent déjà raison. A ce rythme, le Québec sera dépourvu de ponts couverts dans quelques années. Il est grand temps qu'on arrête de faire des études et qu'on commence à agir. Chaque perte est irréversible: les ponts détruits ne sont pas remplacés par d'autres ponts couverts, ils ne reviendront jamais.

Mais il y a encore pire que cela. Le pont de Sainte-Ursule (61-41-01) est l'un des 44 chanceux, les ministères ayant décidé de le conserver. Depuis plusieurs années, il ne sert plus à la circulation et son état s'est dégradé. Dans une lettre datée du 15 mars 1984 et adressée à la Corporation municipale de Ste-Ursule, LE MINISTERE DES TRANSPORTS DECLARE PREVOIR SA DEMOLITION DURANT L'EXERCICE FISCAL 84-85. Cette lettre a été signée par le chef du district 43, M. Benoit Bouchard. C'est à tomber en bas de sa chaise!

D'où vient cette volte-face? Y a-t-il réellement au Québec un plan de conservation de notre patrimoine ou bien n'est-ce qu'une façade que les ministères se sont donnés? Comment se fait-il qu'en 1981, le pont du Ruisseau Plat obtenait sa note de passage et qu'à la première occasion on décide de le démolir? Bâti en 1924, ce pont est donc l'un des plus vieux au Québec. On donne cependant comme raison de sa démolition qu'il n'est pas assez vieux pour être classé. Si on lui donnait sa chance de survivre, peut-être deviendra-t-il assez vieux un jour. On dit également qu'il n'est pas original. Cela est évident, tous les ponts construits au Québec durant ce siècle l'on été selon le même plan... C'est d'ailleurs cet état de chose qui distingue nos ponts couverts des autres ponts ailleurs dans le monde. Ce pont est situé à un kilomètre du parc provincial des Chutes de Sainte-Ursule. Il est un des plus rapproché de nos grandes villes. Que faut-il pour qu'une situation géographique soit favorable: faut-il que ce soit au centre du parc Lafontaine à Montréal, ou bien sur la rivière Georges, dans l'Ungava?

Pendant ce temps, la Corporation municipale de Sainte-Ursule, la MRC de Maskinongé et la S.q.p.c. doivent se battre pour éviter la démolition prochaine du pont. J'en profite pour remercier la Corporation municipale qui nous a mis au courant de tous ces détails.

En même temps, à l'autre bout de la province, un pont "déchu" (il a échoué à l'examen de 1981...) est également menacé. C'est celui de Val-Senneville (61-01-27). Les données de départ sont différentes mais le résultat recherché est le même: on veut sa démolition. Dans ce cas, c'est la municipalité qui demande un pont neuf, le pont couvert obligeant les camions lourds à faire un détour. Nous travaillons présentement avec la Société d'Histoire de Val d'Or dans le but de sensibiliser la municipalité à l'importance de son patrimoine. Le Ministère des Transports dit ne pas avoir encore pris de décision à ce sujet, bien que certaines sources déclarent que le remplacement est prévu pour avant 1986.

Il est grandement temps que le Québec cesse de jouer à l'autruche en se faisant accroire qu'il protège ses ponts alors que dans les faits il n'en est rien. Avec deux ou trois ponts démolis à chaque année, avec la possibilité toujours présente de destructions naturelles massives, avec le vandalisme, notre oisiveté pourrait finir par nous coûter cher. Espérons qu'au moment du réveil, il ne sera pas trop tard.

Le pont Gendron n'est plus

Bien peu de gens auraient pu croire que le pont Gendron de Wakefield puisse être le premier pont couvert à disparaître en 1984. Et pourtant, dans la nuit du 10 au 11 juillet, peu après minuit, quelqu'un accomplissait un geste inqualifiable. Au moyen d'une voiture enflammée, un ou des individus réussissaient "finalement" un coup prémédité: la destruction totale du pont en moins d'une demi-heure. "Finalement", car une semaine auparavant, jour pour jour et à la même heure, une première tentative avait échoué. On avait utilisé une méthode similaire: une auto enflammée et abandonnée ainsi sur le pont. Cependant, les pompiers maîtrisaient l'élément destructeur avant qu'il ne s'attaque au bois. L'automobile avait été volée à Hull précédemment; la Sûreté du Québec était déjà sur une enquête. Bien que la plaque d'immatriculation de la seconde voiture avait été enlevée, les policiers ont pu retracer son propriétaire. Cette automobile de marque Ford, appartenait à une femme de Hull qui, semble-t-il, n'a rien à voir avec l'événement. Le dénouement de cette affaire reste donc à venir.

Quant aux résidents de Wakefield et des environs, ils s'interrogent encore sur la raison qui a pu pousser quelqu'un à commettre un tel acte. C'est le coeur gros qu'ils ont vu défiler devant eux la carcasse encore fumante de leur pont couvert. En grand nombre, ils sont venus lui faire leurs adieux. Un vieux monsieur a confié aux journalistes, "Je suis arrivé avant les pompiers. J'ai vu le feu dans le toit de l'automobile puis dans les murs du pont. En moins de 20 minutes tout était en feu et le tablier du pont s'est effondré dans la rivière". Un autre, "C'est triste, c'était vraiment un beau pont. Dire qu'on venait tout juste de lui refaire une beauté".

Gaétan Forest

Problèmes de conservation

Comme il a été dit dans "Pont'âge", printemps 1984, l'état du New Hampshire a proposé d'ajouter des poutres d'acier au pont Windsor-Cornish, le pont couvert le plus long des Etats-Unis, sur la rivière Connecticut. Ce projet fait l'objet d'une vive controverse en matière de conservation.

Aux Etats-Unis, il est devenu fréquent depuis les années 1970 de "sauver" un pont couvert en remplaçant son tablier par des poutres d'acier. A Windsor, le plan n'est pas de remplacer le tablier tout entier, mais son effet est le même. Un bref coup d'oeil donnera l'impression que le pont n'a pas beaucoup changé; mais quand on le regardera plus attentivement, on comprendra que le pont historique ne fonctionne plus comme un pont authentique. L'acier fait le travail et la vieille structure n'est plus qu'une décoration. Beaucoup de gens pensent que cela est acceptable et qu'il vaut mieux agir ainsi que remplacer le pont en entier, ou encore, bâtir un autre pont dans les environs qui détruirait la beauté du site.

D'autres gens ne sont pas d'accord. Pour eux, il y a plus important que les apparences et conserver le Patrimoine n'est pas seulement question de sauvegarder un aspect de la vie rustique adapté à nos activités d'aujourd'hui. Il est aussi nécessaire de protéger le rôle historique de ce patrimoine afin que l'on puisse vivre la tradition. Même s'il exige des changements dans notre propre style de vie, ce passé nous donne une identité. Par contre, on critique ces gens en disant qu'ils s'opposent au progrès, mais tout le monde oublie de demander: qu'est-ce que le vrai progrès?

Le mouvement de conservation du Patrimoine aux Etats-Unis n'a pas trouvé de solutions et d'ailleurs, n'a à peine posé ces questions.

Qu'en pense-t-on au Québec? Je suis intéressé à le savoir.

Joseph D. Conwill, le 26 juin 1984
(ma nouvelle adresse: P.O. Box 1252,
Pottsville, Pennsylvania 17901, USA.

Tour d'horizon de nos ponts couverts

Plusieurs membres nous ont fait parvenir des informations récentes sur l'état des ponts couverts qu'ils ont visité. Suite à cela nous avons pensé vous faire un compte rendu de la situation concernant les ponts qui ont reçu une visite au cours de l'année dernière. Si vous avez des renseignements récents concernant les ponts de la province, n'hésitez pas à nous les transmettre. Il est fort probable que plusieurs membres n'ont pas encore eu l'occasion de voir tous nos ponts. La situation critique de certains peut les amener à devancer une excursion qui était prévue pour beaucoup plus tard.

Gérald Arbour

61-01-05: Saint-Félix-de-Dalquier: peint rouge et blanc en 1982. Plusieurs ponts de l'Abitibi se sont refait une beauté depuis quelques années. Malheureusement, d'autres sont encore en très piteux état.

01-07: Villemontel: repeint. Pont en très bon état. Cambrure intacte. Il est intéressant de noter que plusieurs ponts de la région possèdent des cordes secondaires.

01-18: Rochebaucourt: repeint rouge et blanc. Portique cintré. En très bon état.

01-21: Saint-Félix-de-Dalquier: repeint rouge et blanc. Les approches ont également été refaites. Quelques graffitis sont disparus. Si vous possédez un canot, il est possible de faire de très belles photos à cet endroit.

01-22: Saint-Maurice-de-Dalquier: dernier pont couvert a être construit au Québec. Un peu défraichi mais en excellent état.

01-25: Rochebaucourt: ce pont a également un portique cintré. En bonne condition bien qu'une certaine pression s'exerce au niveau du pilier central.

01-26: Rochebaucourt: ce pont est dans un piteux état, bien que repeint récemment. Il semble réellement négligé par son propriétaire. Même la signalisation routière est encore en mesure anglaise.

01-27: Val-Senneville: menacé de disparition si le conseil ne revient pas sur sa décision de le remplacer par un pont neuf. Repeint récemment, état passable.

01-28: Val-Senneville: dégradation importante du pont. Des vandales ont entrepris de scier des pièces importantes de la structure. Il est possible que certains se trouveront sur le tablier lors de l'effrondement.

01-29: Vassan: pas de réparations majeures, mais repeint en rouge et blanc. Déflexion importante du tablier.

01-30: Rapide-des-Cèdres: ce pont qui n'a jamais servi est à la veille de s'écrouler, victime de vandales. Environ 1 mille de marche pour voir cette ruine. si tous les ponceaux sont en place.

02-04: La Sarre: ce pont a été complètement restauré. Des pièces de bois posées selon le modèle King ont été enlevées lors des réparations. Peint rouge et blanc.

02-05: La Sarre: lors de notre passage, de grands travaux étaient en cours au pont Bouchard: tablier, lambris et approches. On peut supposer qu'il sera peint rouge et blanc, comme son voisin.

02-11: Saint-Janvier: ce pont qui était en chantier depuis quelques années est finalement réparé. Peint en beige avec garnitures brunes. Très belle allure maintenant.

02-13: Macamic: un peu défraichi mais en bon état. Les portiques auraient besoin de réparations.

02-20: Rivière Calamité: repeint beige et brun récemment. A noter la hauteur inhabituelle des fenêtres. En très bon état.

02-23: Ile Nepawa: son environnement, son histoire, tout concorde pour conférer à ce pont un cachet spécial. Dernier pont couvert à relier une ile à la terre ferme, au Québec.

02-26: Launay: ce pont ne figure plus sur la liste de protection du M.A.C. L'amas de bois mort qui exerce une pression continuelle sur les piliers du pont aura certainement raison de cette structure. A noter la pente relativement douce de la toiture.

02-32: Val-Paradis: en mauvais état. Espérons que bientôt des travaux de restauration seront entrepris. La toiture originale de ce pont était en bardeaux. Elle est toujours en place sous le recouvrement de tôle. Ce facteur devrait être considéré lors des réparations. C'est assez surprenant pour une si "jeune" structure.

02-33: Beaucanton: complètement rénové et peint en beige et brun. Excellent état.

02-34: Beaucanton: des réparations majeures sont en cours. (juin 84). Lorsque sera repeint ce pont, la date de 1948 inscrite au dessus du portique ne sera plus visible.

02-37: Authier-Nord: en assez piteux état. Lors de notre visite, des piquets indiquant un nouveau tracé de route étaient en place. Ce pont serait-il menacé?

02-39: Villebois: nécessite des réparations au niveau des approches et du lambris. La structure comme tel semble encore saine.

61-04-06: Warwick: pont privé mais en bon état. Il aurait seulement besoin d'être repeint. Qui s'en chargera?

04-07: Saint-Rémi-de-Tingwick: pont privé. Etat passable.

04-09: Saint-Rémi-de-Tingwick: pont privé. Nécessite des réparations. Lorsqu'elles seront réalisées, s'agira-t-il toujours d'un pont couvert?

06-01: Notre-Dame de la Providence: bien entretenu. Repeint vert et rouge en 1980.

06-02: Sainte-Clothilde: réparé et repeint récemment en rouge.

06-06: Saint-Ephrem: réparé et repeint de la même couleur que celui de Sainte-Clothilde. Serions-nous en présence d'un début de politique d'uniformisation de la part du Ministère des Transports?

Pont Province Hill, Highwater, Québec. (61-11-03)
Photo: Gérald Arbour, mai 1984.

09-02: Sainte-Geneviève: bien conservé, un peu affaissé.

10-03: Port-Daniel: une restauration complète de ce pont a été faite en 1980. Peint en brun. Cette couleur ne convient pas beaucoup aux ponts de chez nous.

10-05: Saint-Edgar: réparations récentes. Peint en rouge et blanc. Jambes de force neuves.

11-01: Adamsville: superbe. Belle cambrure. Certainement une de nos meilleures "carte postale". La Société Historique des Cantons de l'Est a installé un panneau explicatif à l'entrée de ce pont ainsi qu'à 18 autres ponts des Cantons.

11-02: Adamsville: installation d'un portique "protecteur". Cela change considérablement l'aspect du pont. Ce pont a été menacé à quelques reprises l'hiver dernier, lors des débordements de la Yamaska.

11-03: Mansonville: grand ménage à cet endroit. La chose serait heureuse si on n'avait pas teint ce pont en brun. Il semble que cette politique doive maintenant s'appliquer à plusieurs ponts qui n'avaient jamais été peints depuis leur construction. De plus, le fait de barricader une extrémité du pont attaque l'essence même de cette superbe structure Town. Direction indiquée par un panneau du Ministère des Transports.

13-03: Saint-Sévérin: ce pont partiellement restauré il y a quelques années est menacé de disparition à plus ou moins brève échéance.

14-03: Saint-Placide: ce pont situé dans un décor exceptionnel est en très bon état, n'ayant jamais véritablement servi.

17-01: Anse-Saint-Jean: le paysage aux abords du pont a été quelque peu bouleversé par la construction de maisons à proximité. Néanmoins, les gens de l'endroit sont fiers de leur pont et cela lui assure un minimum de garantie quant à sa survie.

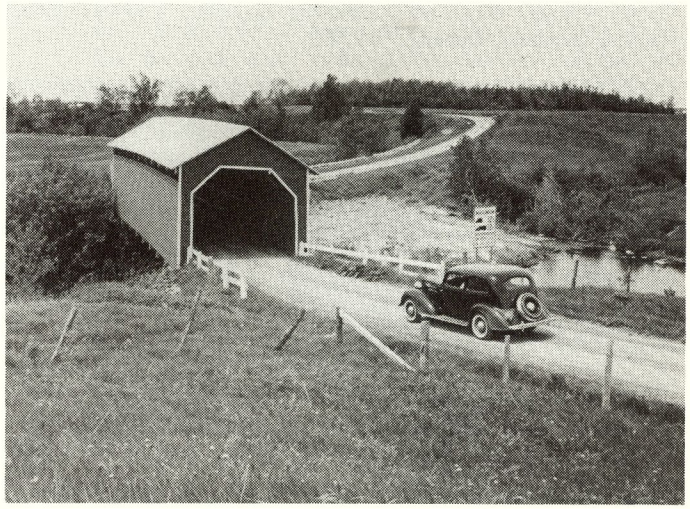
17-04: Boileau: très animé en été à cause du festival du pont couvert. Bien intégré à une halte routière, les rives de la rivière ont été débroussaillées récemment. A remarquer le lambris en tôle ondulée, unique au Québec.

17-06: Grande-Baie: pont privé en bon état. Cependant, lorsque des réparations seront nécessaires, le propriétaire s'estime incapable de les faire effectuer. La S.q.p.c. a ouvert un dossier sur ce pont.

18-01: Waterville: ce pont désaffecté, bien que un peu courbe, est encore très solide. Le paysage dénudé des environs n'est guère embelli par la présence de grands panneaux routiers tout à fait inutiles.

18-02: Waterville: ce pont nécessite des réparations urgentes. Le lambris disparait progressivement et la toiture est perforée de multiples trous de balles de fusil. Ce pont subit les assauts répétés des vandales. De plus, les environs sont un véritable dépotoir.

18-04: Cookshire: probablement le plus ancien pont du Québec et certainement le seul où il n'y a pas d'eau sous le tablier la majeure partie de l'année. Des jambes de force en métal ont été placées dans ce pont, ce qui constitue une grave atteinte à l'intégrité de cette structure.



Saint-Célestin, comté de Nicolet. (61-51-03)
Photo: Gérald Arbour, juin 1984.

61-18-06: Eaton: on a remplacé quelques planches du lambris. Saura-t-on résister à la tentation de peindre ce pont? Bel endroit pour se raffraichir.

18-08: Gould: superbe exemple de Town simple avec piliers de maçonnerie. Belle restauration. Bien que certaines personnes se servent du pont désaffecté comme piste d'accélération, on n'y a pas encore allumé de feux de camp.

18-09: Saint-Isidore: on a refait les approches du pont. Les montagnes environnantes écrasent ce pont. A voir. La route est maintenant pavée jusqu'au croisement du rang 10.

23-01: Grande-Vallée: les travaux de restauration ont été stoppés. Il semble que l'Environnement s'oppose à l'ajout d'un pilier pour supporter la structure. Le pont s'affaisse un peu plus chaque année.

25-02: Northfield: ce pont hangar illustre bien la seconde vocation d'un pont devenu désuet pour la circulation. Légèrement délabré.

25-07: La Pêche: bien ent[illegible] einture récente et toiture re INCENDIÉ

25-08: Wright: restauration complète terminée en 1983. Voir Pont'âge automne 83.

Ferme Rouge, près de Kiamika, Québec. (61-33-02/03)
Photo: Gérald Arbour, 1974.

Pont Meilleur, Val-Barrette, Québec. (61-33-06)
Photo: Gérald Arbour, mars 1984.

25-11: Montcerf: pont bien entretenu comme la majorité de ceux situés dans l'Outaouais.

25-12: Hull-Ouest: des réparations majeures sont en cours. Site champêtre très pittoresque.

25-13: Low: réparé et repeint en 1982. Pont situé au fond d'un ravin. Bel endroit.

25-15: Grand-Remous: vue superbe de la halte routière située non loin du pont. A remarquer la trappe dans le tablier.

27-01: Power's Court: structure unique au monde. Des pressions sont exercées afin d'interdire la circulation lourde.

32-01: Saint-Onésime: la restauration faite à ce pont est inqualifiable. Voir Pont'âge, automne 83. Il n'a plus de pilier, à l'heure actuelle.

32-02: Saint-Onésime: même chose que son voisin. Voir Pont'âge.

33-02/03 Ferme-Rouge: derniers ponts doubles au Québec. Bien entretenus bien que l'usure se manifeste de plus en plus.

33-05: Chûte-Saint-Philippe: peint en rouge et blanc. En bon état.

33-06: Val-Barette: un peu défraichi. Espérons que lors de sa rénovation l'on sera plus réservé dans le choix des couleurs. La circulation rapide à cet endroit depuis le pavage de la route cause une vibration excessive lors de la traversée de véhicules lourds.

33-10: La Macaza: défraichi. Mêmes couleurs que le pont de Berthier mais inversées.

37-02: La Tuque: repeint. Deux teintes de vert.

37-03: La Tuque: les réparations commencées en 1981 ont été complétées. Repeint. Deux teintes de vert également.

39-01: Saint-Adalbert: belle cambrure. Les couleurs sont cependant assez inhabituelles: jaune "Voirie" avec toiture rouge.

40-03: Saint-Sylvestre: gris et rouge. Un peu défraichi. Si l'on se fie aux dommages faits à ce pont, il semble que certains souhaitent sa disparition.

40-04: Val-Alain: ce pont faisait partie d'un ensemble de triplets. A remarquer la hauteur du portique. En bon état, mais défraichi.

41-01: Sainte-Ursule: ce pont penche de plus en plus. Si rien n'est fait, son propre poids finira par l'emporter. Le sort de ce pont n'est pas encore réglé. Menacé de démolition au cours de l'été.

42-01: Saint-Luc: ce pont commence à pencher. Défraichi.

42-03: Saint-Jérôme: en très bonne condition. Ce pont est celui qui a la plus longue portée parmi les ponts existants au Québec. Un des rares ponts officiellement indiqués par un panneau du Ministère des Transports.

42-04: Les Boules: chemin fermé en hiver. Pas de visite récente.

Saint-Léon le Grand, comté de Matapédia. (61-43-08)
Photo: Gaétan Forest, juillet 1981.

61-42-05: Saint-Ulric: ce pont réparé récemment, est encore très abimé.

42-06: Saint-René: bien situé au coeur du village. En bon état.

43-02: Causapscal: en bon état. Endroit privilégié pour la pêche.

43-03: Causapscal: courbe prononcée à l'entrée du pont. En bon état, un peu défraichi.

43-04: Routhierville: très bien entretenu, réparations récentes.

43-05: Amqui: très bien conservé. Bien intégré à son environnement.

43-08: Saint-Léon le Grand: bien conservé. Ne nécessite pas de réparations.

44-01: Sainte-Agathe: pont très achalandé en été. Cet endroit sert de plage publique pour la population environnante. Site enchanteur. Portique endommagé. Les approches devraient être modifiées pour favoriser l'égouttement de la route.

44-08: Sainte-Sophie: pont en bon état. Endroit agréable. Belles photos possibles.

45-01: Saint-Armand: le pont public le plus court au Québec. Bien entretenu.

45-02: Cowansville: à cause des courbes à l'entrée du pont, les portiques sont en continuelles réparations. Peint en rouge vif.

45-03: Notre-Dame-de Stanbridge: superbe structure Howe. Ce pont est très bien entretenu. Il existe maintenant depuis cent ans.

45-05: Stanbridge Est: ceux qui ne l'ont pas vu en train de s'écrouler pourront l'admirer au Village Québécois d'Antan de Drummondville.

46-01: Ferme Tapanee: pont privé. Très bien conservé. Facilement accessible en été, agréable à voir en hiver. Pour amateurs de ski de fond ou de raquettes.

47-02: Sainte-Lucie: d'un jaune agressif, ce pont est bien conservé. Comme plusieurs ponts utilisés en hiver, les portiques sont sérieusement endommagés par les machines utilisées pour déblayer les routes.

51-01: Précieux-Sang: en bon état. Ce pont est accessible en automobile en été seulement. L'hiver, une piste de motoneige traverse le pont.

51-03: Saint-Célestin: également fermé à la circulation en hiver. Ces deux ponts sont néammoins faciles d'accès même en hiver.

52-06: Val-des-Bois: le contrat de rénovation de ce pont a été attribué en décembre 83. Les travaux devraient être exécutés durant l'été 84.

53-01: Fort-Coulonge: complètement rénové suite à sa mésaventure de 1979. Structure double d'origine. Il ne devrait plus y avoir de flottage du bois sur la rivière à compter de 1984.

57-02: Melbourne: très bel exemple de Town. Portique distinctif et l'assemblage a été fait à l'aide de chevilles de bois.

58-03: Neigette: chemin fermé en hiver. Assez facile d'accès malgré tout du côté de Saint-Donat. En très bon état. Couleur grise et verte comme beaucoup de ponts de la région.

58-04: Mont-Lebel: cambrure du pont intacte. Chemin fermé en hiver. Situé assez près d'une route ouverte à l'année. Les amants de l'hiver peuvent s'y rendre facilement.

58-05: Bic: en bon état. A remarquer que ce pont a été amputé d'une travée. Originellement il mesurait 140 pieds.

58-07: Sainte-Odile: pont délabré. Maintenant inutilisé, qui se chargera de le réparer?

58-08: Trinité des Monts: pont intégré à une base de plein air. En bon état, n'ayant jamais servi. Un peu défraichi.

60-04: Sainte-Jeanne d'Arc: cette municipalité est très fière de son pont couvert. Nombreuses indications, aménagements près du pont. Un exemple à imiter.

60-16: Saint-Méthode: pont privé. A usage restreint ce pont est en très bon état.

62-01: Sacré-Coeur: demande de classement auprès du Ministère des Affaires culturelles. Le milieu est très intéressé à conserver ce pont. Cela ne constitue cependant pas une assurance tout risque.

62-03: Pointe-aux-Outardes: la Municipalité demande son remplacement. Il semblerait maintenant que ce pont sera désaffecté et conservé.

65-01: Saint-Gérard des Laurentides: pont en très bon état. Peut-être un peu trop d'affiches sur le portique. Très bel endroit en hiver.

66-02: Valcourt: pont très privé. Structure intéressante et couleur blanche inhabituelle. Très beau pont.

67-02: Capelton: quelques modifications ont été faites aux entrées du pont. En bon état si ce n'est quelques planches du tablier qui auraient besoin d'être changées.

67-03: Milby: lors de la restauration on a peint ce pont d'une couleur brune qui ne lui convient pas tellement. Ce pont avait acquis une couleur grisâtre qui le rendait beaucoup plus intéressant.

69-03: Fitch Bay: pont inutilisé en très bon état. A remarquer les jambes de force fabriquées à même les racines d'arbres.

69-04: Ayer's Cliff: halte routière qui met en valeur le pont Sainte-Catherine. Excellent endroit pour prendre contact avec les ponts couverts.

70-02: Latulipe: pont en bonne condition. Des affiches de la S.q.p.c. et de la N.S.P.C.B. placées à l'intérieur en 1982 sont toujours en place.

70-04: Guigues: la cambrure de ce pont, ainsi que les piliers laissent un peu à désirer. Du haut de la butte qui surplombe le chemin conduisant au pont, il y a des prises de vues superbes à portée de la main. Souhaitons que cette structure soit réparée dans un avenir rapproché.

70-12: Moffet: pour le moment les ruines du pont Grassy-Narrow sont conservées. Il reste trois travées intactes. Le procès intenté aux présumés coupables a avorté faute de preuves suffisantes.

71-03: Saint-Jean de la Lande: lors de la construction du nouveau pont, des ouvriers se sont "amusés" à débâtir le pont couvert. Laissé dans un état lamentable pendant quelques temps, il est aujourd'hui complètement rénové et sert de terrain de jeu pour les enfants des environs.

72-01: Brébeuf: un peu défraichi mais en excellente condition. On a ajouté une série de gabarits(3) à l'entrée du pont. Très désagréable pour le coup d'oeil.

75-03: Saint-Camille: bien que très isolé, cet endroit fait les délices des campeurs. Le pont a très belle allure. Paysage d'une beauté saisissante.

Pour visiter ces ponts, si vous prévoyez utiliser les cartes de tourisme et de plein air annoncées dans le Pont'âge d'hiver 84, il est bon de rappeler que plusieurs ponts ont été omis, principalement en Abitibi.

A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 745 ponts, existants ou disparus. Coût: $3.00

Guide mondial des ponts couverts. Edité par la NSPCB, des USA. Contient tous les ponts couverts 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. Quatre 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.

Milieux différents

Barbara Brainerd

Le hobby des ponts couverts fait découvrir quelques contrastes intéressants. L'un de ceux-ci implique l'entourage des ponts de bois. Nous avons déjà décrit la visite de ponts encadrés de forêts épaisses et maintenant, par opposition, des images de milieux plus ouverts peuvent être évoquées. La variété est habituellement recherchée et chaque structure de bois présente son propre intérêt. A Saint-Majorique, en Gaspésie, on pouvait remarquer un exemple frappant de milieu ouvert. Deux ponts couverts bâtis sur le prolongement d'une longue levée permettaient de franchir la rivière Dartmouth, près de son embouchure, au fond de la Baie de Gaspé. Le voyageur pouvait y admirer un tableau impressionnant avec pour toile de fond les eaux de la rivière Dartmouth se perdant dans la vaste baie.

Au sud-ouest, près de Percé, on pouvait contempler un paysage semblable au pont de Coin du Banc. Cette structure franchissait un bassin d'échouage communiquant avec le golfe Saint-Laurent. Même si une grande étendue d'eau entourait le pont de bois, la scène n'était pas aussi impressionnante qu'à Saint-Majorique.

En même temps que nous nous approchions du pont de York Centre, quelques milles à l'ouest de la ville de Gaspé, une rangée de collines barrait la vue de l'autre côté tandis qu'autour, s'étalaient des champs entiers de marguerites. Le soleil était si radieux ce jour-là qu'il faisait rougeoyer les berges de grès de la rivière York ainsi qu'accentuer l'éclat des fleurs sauvages des champs avoisinants. Le pont sur la rivière York était le lien entre les petites communautés de Wakeham et de Sunnybank.

A Lepreau, sur la route 1, un peu à l'ouest de Saint-John, au Nouveau-Brunswick, il n'y avait pas de grandes étendues d'eau ni de grands champs de fleurs autour du pont mais celui-ci se tenait également dans un environnement dégagé. Le terrain avoisinant était plat. Des bosquets d'aulnes démarquaient bien la rivière. Au moment où nous y sommes allés, une seule habitation était visible dans les parages. De plus, nous avons été témoins d'un spectacle inhabituel: un homme, une tasse de métal dans une main, se tenait debout près d'un ours apprivoisé, attaché avec une chaîne. Un petit cachet dans la tasse et nous avons assisté au numéro de cirque de l'animal. Agé de 14 mois, l'ours était encore enjoué. Suite à un ordre de son maître, il nous a fait quelques pas de danse, debout sur ses deux pattes postérieures.

Un autre exemple de milieu ouvert est celui du pont couvert Tranton, à Sussex, au Nouveau-Brunswick. Contrairement au terrain plat qui entoure le pont de Lepreau, celui-là est vallonné et ondulé. Les nombreuses fermes dans cette région semblent prospères et la ferme Tranton se classe dans cette catégorie. La maison et les bâtiments surplombent les pâturages du haut d'une colline. Le jour de notre visite, un troupeau de vaches Ayershire broutait près du pont. Vers l'ouest, au delà du pâturage, les collines s'élevaient vers les montagnes lointaines. Le bleu de ces montagnes contrastait agréablement avec le vert fleuri des pâturages. Ce pont du comté de King, de 130 pieds de long, franchissant la rivière Smith, est situé à 1'écart de la route 890, à un mille et demi au nord de la route 2. C'est un pont de type Howe bâti en 1925.