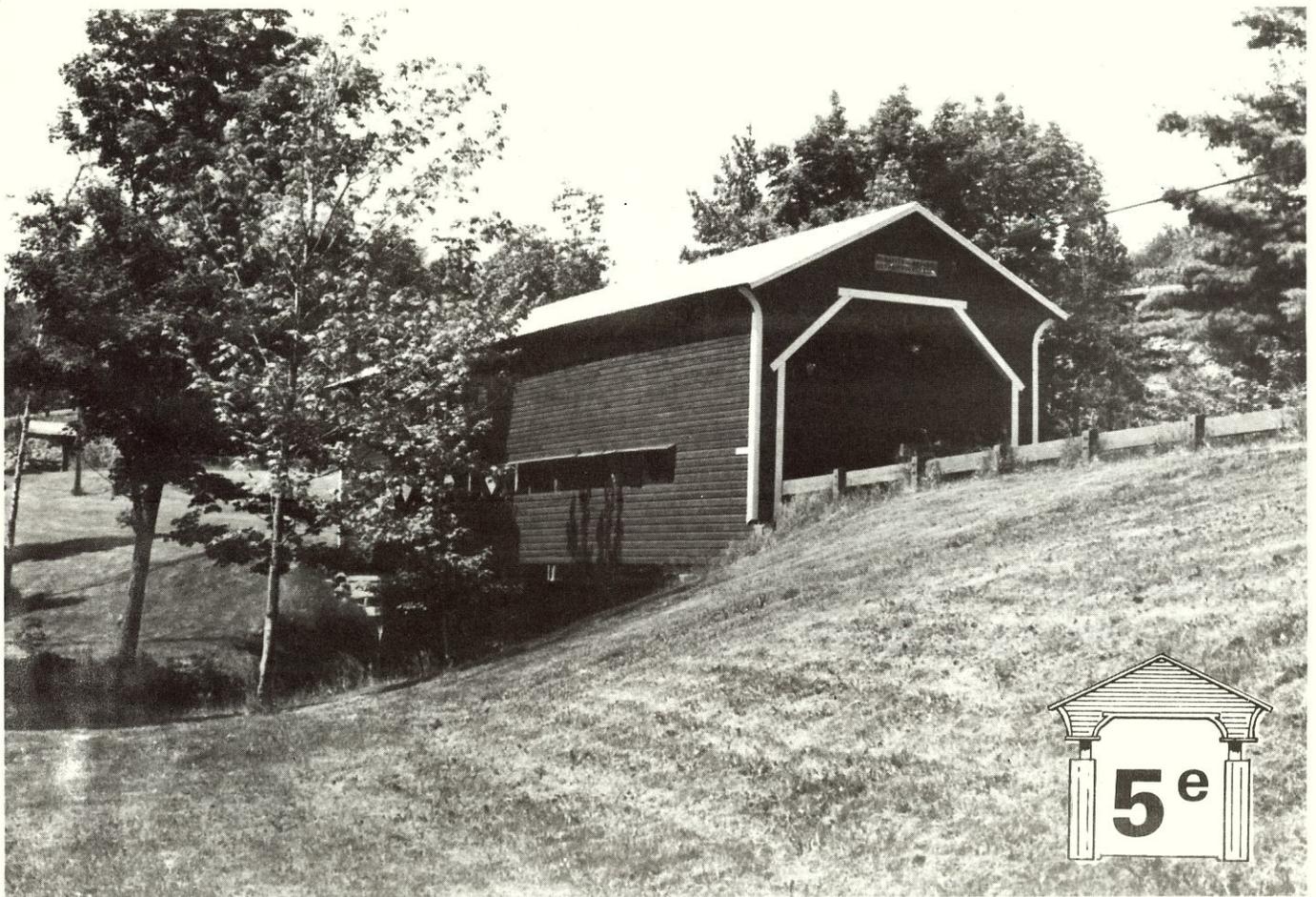
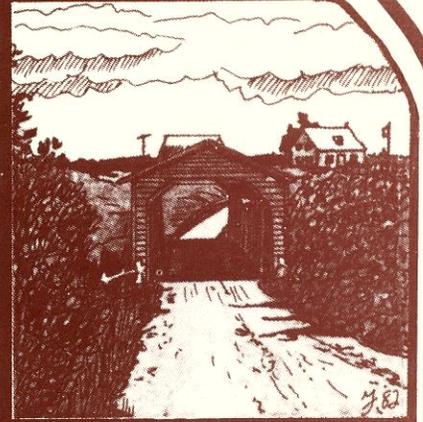


LE PONTÂGE

VOL VI NUMERO 1

AUTOMNE 1986



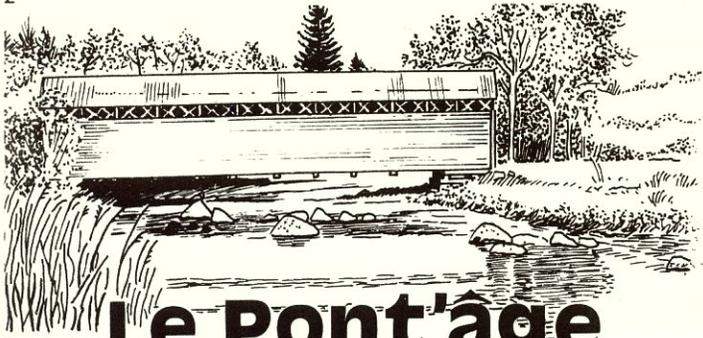
Pont Sainte-Catherine (61-69-04), Ayer's Cliff.

Le 12 juin 1982, avait lieu à cet endroit une assemblée générale spéciale qui devait consolider les bases de la Société québécoise des ponts couverts. Malheureusement, ce pont intégré à une halte routière fut incendié par les vandales en novembre 1985.

Photo: Gaétan Forest, 12 juin 1982.

**Société québécoise des
ponts couverts inc.**

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



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc.

Président:.....Gérald Arbour(514)651-6443
 Vice-Président:.....André Goossens(514)679-7727
 Secrétaire-Trésorière:.....Suzanne Beauchamp(514)689-0255
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(617)543-5569
 Directeur:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Directeur:.....Jean Bruneau(514)689-0265
 Editeur du Pont'âge:.....Gaétan Forest(819)986-6045

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.

Coût de la publicité dans le Pont'âge : \$5.00 par pouce par colonne.

DÉPOT LÉGAL: 4e trimestre 1986

Bibliothèque nationale du Québec
 Bibliothèque nationale du Canada
 ISSN 0832-7572

Reproduction autorisée sur avis avec mention de la source



Imprimé sur les presses de la Maison Primevère,
 207 boul. L'Heureux, Mc Masterville. QC. J3G 5G2

D'un pont à l'autre

Cinquième anniversaire

Avec ce numéro du Pont'âge débute l'envoi d'un premier dessin d'une série de quatre (4). Ces dessins à tirage limité ont été préparés par M. Sylvain Forest afin de souligner de façon particulière le cinquième anniversaire de la SQPC. Ces oeuvres ne seront disponibles que pour les abonnés du journal. Chaque membre recevra une copie numérotée (toujours le même numéro) et le numéro de la carte de membre détermine le numéro de la copie sans pour autant correspondre au chiffre de la dite carte.

Assemblée générale

Plus de vingt personnes ont assisté à l'assemblée de la SQPC de Drummondville le 16 août dernier. Lors de cette assemblée le Guide des Ponts Rouges du Québec a été officiellement présenté. De plus, les quatre dessins qui seront expédiés au cours de l'année ont été montrés aux participants. Les directeurs sortants ont vu leur mandat reconfirmé, chacun ayant été réélu par acclamation. Nous remercions les participants dont certains sont venus d'aussi loin que Grand-Remous.

Revue de presse

Régulièrement les membres nous font parvenir des extraits d'articles traitant des ponts couverts. Ces textes sont publiés autant dans des revues spécialisées que dans des quotidiens ou des hebdomadaires. Voici quelques endroits où il est possible de lire ces articles.

Canadian Geographic, juin/juillet 1983

The Townships Sun, décembre 1983

Saguenayensia, Société historique du Saguenay, jan.-mars 1984

Le Courant, Fédération québécoise du canot-camping, décembre 1984/janvier 1985

Almanach Moderne 1985

Almanach du Peuple 1986

L'Auto Ancienne, Association des véhicules anciens du Québec, mai 1986

Le Portage, club de canot-camping Les Portageurs Inc., vol 23/no 3/juillet 1986

Nous vous encourageons à continuer à nous faire parvenir ces textes. Plus on parle des ponts couverts dans la presse, mieux ils s'en porteront.

Pont Meilleur

Le pont couvert de Val Barrette qui devait être déménagé et réparé le printemps dernier est toujours en place. De nouveaux délais survenus lors de l'élaboration des plans font que la population aura été privée d'un pont praticable à cet endroit pour une période de près de deux années. Il serait souhaitable que de tels délais puissent être évités. La situation des ponts couverts est assez précaire sans fournir de nouveaux arguments aux opposants de la conservation de ce genre de structure. Cette situation prévaut également à Power's Court, Saint-Léon le Grand et Causapsal.

Rencontre

Un groupe de personnes du troisième âge de Verdun a été l'hôte de la SQPC en juin dernier. Deux représentants de la Société sont allés montrer le diaporama "Un Toit sur la Rivière" et discuter de ponts couverts. Cette rencontre a été rendue possible grâce à l'organisme Nature et Patrimoine.

Carte routière

A l'été de 1985, un responsable du ministère des Transports confirmait l'intention d'indiquer certains ponts couverts sur les cartes routières édition 1986. C'est chose faite. Pour la première fois plus de trente ponts couverts sont officiellement annoncés sur ces cartes. Malheureusement un des ponts indiqués est aujourd'hui disparu (Wakefield). Chaque grande région touristique compte quelques ponts inscrits à l'exclusion de la Côte-Nord. Nous aurions souhaité que tous les ponts couverts soient indiqués, mais il faut croire que nos dirigeants considèrent que le touriste utilise exclusivement les grands axes routiers.

Ça n'a pas duré

Les abords du pont couvert de Saint-Jean-de-la-Lande (61-71-03) ressemblent de nouveau à un dépôt. Certains membres qui ont visité ce pont rapportent que des employés du garage voisin sont même installés dans le pont pour accomplir leurs travaux. Ce pont a été complètement restauré il y a quelques années et nous ne croyons pas que ces travaux ont été accomplis pour le seul bénéfice d'un garagiste. Nous incitons fortement les membres à écrire à la Municipalité afin que les abords de ce pont soient tenus propres et que les règlements

Suite page 12

"C'est à notre tour..."

L'expression "il en a coulé de l'eau sous les ponts" traduit bien la réalité de la Société québécoise des ponts couverts.

Lorsqu'une poignée d'individus se sont réunis pour fonder la SQPC, ils ne réalisaient pas pleinement l'ampleur du défi. Un peu à l'exemple des ponts de colonisation qui facilitaient l'ouverture de nouveaux territoires, ces gens, en abordant un pan encore inexploré de notre histoire, ont ouvert toute grande la porte de l'inédit. Qu'en est-il de tout cela cinq ans plus tard?

La Société québécoise des ponts couverts regroupe actuellement tout près de deux cents (200) personnes intéressées par cet aspect du patrimoine bâti. Le secrétariat reçoit en moyenne une cinquantaine de demandes de renseignements par année. Le cercle de diffusion des connaissances acquises au fil de la recherche s'agrandit de mois en mois. La sauvegarde de certains ponts et la reconnaissance en tant que bien culturel de d'autres ont été rendues possibles grâce à l'existence d'une société structurée vouée à la conservation de cet héritage.

Tout au long de ces années, il a été possible d'observer le développement d'un sentiment "protectionniste" à l'égard des ponts couverts toujours existants dans la province. La SQPC peut à juste titre prétendre avoir été en grande partie responsable de l'émergence de ce sentiment au moment même où les grandes batailles pour la sauvegarde du patrimoine en général semblent avoir été livrées sans que l'on sache trop bien si elles ont été gagnées ou perdues.

Ces cinq années d'existence ont été rendues possibles grâce à un appui constant accordé par les membres. Le fait que l'intérêt de notre organisme porte sur un sujet dont les éléments sont disséminés à la grandeur du territoire ne facilite en aucune façon la communication au sein de la Société. Malgré ce handicap, plusieurs personnes trouvent le moyen de collaborer d'une façon ou d'une autre à la vie de la SQPC. A ce point de l'évolution de la Société québécoise des ponts couverts, chacun des membres peut être fier de son appartenance à un organisme en progression constante.



Emilie Guimond, 6 ans. La relève?...

Le chemin parcouru depuis 1981, d'étroit qu'il était au début, semble devoir déboucher sur différentes avenues toutes plus intéressantes les unes que les autres. Les objectifs de la Société inscrits dans la charte sont loin d'avoir été tous atteints. Cependant des bases solides ont été jetées et sur ces acquis il est possible d'envisager de pouvoir continuer d'écrire l'histoire des ponts couverts du Québec.

Bon anniversaire à tous.

Gérald Arbour

Gérald Arbour, président

Drummondville,

CAPITALE DU PONT COUVERT MINIATURE?

Gérald Arbour

Il serait inexact de prétendre qu'il ne se construit plus de ponts couverts au Québec. Depuis quelques années un charpentier-menuisier-ébéniste à la retraite emploie une bonne partie de ses loisirs à fabriquer des maquettes de ponts couverts **.

Lorsque l'heure de la retraite a sonné pour monsieur Dominique Saint-Laurent, le travail du bois en tant que loisir s'est imposé tout naturellement. On ne "mange pas du bois" dans la famille depuis trois générations sans que cela laisse des traces.

Présentement trois maquettes ont été réalisées; les ponts de Melbourne (61-57-02), Notre-Dame de Stanbridge (61-45-03) et Powers Court (61-27-01) trônent dans la demeure de M. Saint-Laurent. Ces constructions ont été réalisées à une échelle de 3/8 de pouce. Selon les connaisseurs il s'agirait de l'échelle idéale pour les maquettes. Réduire à 3/8ième de pouce chaque pied d'une construction imposante permet de respecter les détails architecturaux et le produit final n'est pas trop encombrant.

La méthode de travail utilisée par Dominique Saint-Laurent est la même pour chacune des maquettes réalisées et comporte quatre étapes:

- 1- Lorsque le pont à reproduire a été identifié, il est nécessaire de se rendre sur place afin de recueillir les données de base. Cette opération prend en moyenne quatre heures. De nombreux croquis et des photos fourniront les renseignements utiles pour passer à l'étape suivante.
- 2- Les notes prises sur le terrain sont transposées sur papier pour former un plan précis de la structure.
- 3- Cette étape marque le moment où le pont commence à prendre forme entre les mains du constructeur. Le plan de papier est redessiné sur une surface rigide afin de former un patron.
- 4- Cette dernière opération signifie le début de l'assemblage des différentes composantes. Le bois de pin est soigneusement choisi en fonction de plusieurs critères dont l'un des plus importants est l'âge du bois. Une pièce de bois âgée présente des couches épaisses, ce qui facilite le travail. Le découpage est une opération délicate qui influence grandement le résultat final.

Comme on peut le constater, c'est au point quatre qu'interviennent l'expérience et le talent nécessaires pour mener à terme ce genre d'entreprise. A ces remarques M. Saint-Laurent répond invariablement que le talent

seul ne suffit pas. Il est nécessaire d'aimer son travail avant tout.

Les outils de base requis pour réaliser ces maquettes sont très communs contrairement à ce que l'on pourrait croire. L'équerre, le compas et une petite scie à découper sont généralement suffisants. Monsieur Saint-Laurent souligne que tout ce qu'il a appris au cours de ces années passées à travailler le bois lui a servi un jour ou l'autre. Lors de la construction de ses maquettes, il a dû créer des matériaux divers afin de respecter l'intégrité des structures reproduites. En puisant à même les connaissances acquises à fabriquer des seaux de bois ou encore à



Un homme, ses outils, son travail. Maquette du pont Desrivières (61-45-03). Photo: Gérald Arbour.

lancer des raquettes, il a obtenu des réponses aux problèmes posés par les minuscules boulons, les tiges de tension, etc.

Les ponts couverts peuvent être qualifiés de constructions lourdes. Les structures de colonisation de modèle Town ne nécessitaient pas de compétences particulières pour la grande majorité des ouvriers employés lors des travaux. Par contre, le fait de les reproduire à l'échelle

relève presque de l'oeuvre d'art. Les personnes qui ont assisté aux assemblées générales de la SQPC à Drummondville ont été à même de constater les résultats obtenus grâce au patient travail de M. Saint-Laurent.

Au moment de l'entrevue, Dominique Saint-Laurent, charpentier-menuisier-ébéniste, prévoyait réaliser la maquette du pont Drouin de Compton Station (61-18-01) au cours de l'année. Il

Réflexion sur l'incendie volontaire

Joseph D. Conwill

Parmi les causes de destruction de nos ponts couverts, la plus difficile à contrôler demeure l'incendie volontaire. Même si tous les citoyens d'une communauté favorisent la conservation de ponts en particulier, un seul mécontent peut imposer sa propre volonté aux autres.

Cependant, quand on pense à la destruction des ponts Gendron ou Grassy Narrow, il faut voir les faits sous un certain angle. En effet, au Québec l'incendie volontaire est rare et constitue l'exception, pas la règle. Aux Etats-Unis, par contre, l'incendie est maintenant la plus grande cause de destruction des ponts couverts. Depuis l'an 1958, cent dix-neuf (119) ponts couverts américains ont été incendiés.* Ce chiffre est étonnant. On remarque que toutes les régions des E.-U. sont impliquées sauf la côte pacifique. Bien qu'il y

ait beaucoup de ponts couverts dans cette région, on ne rapporte aucun cas d'incendie volontaire dans les Etats de Californie, Oregon ou Washington.

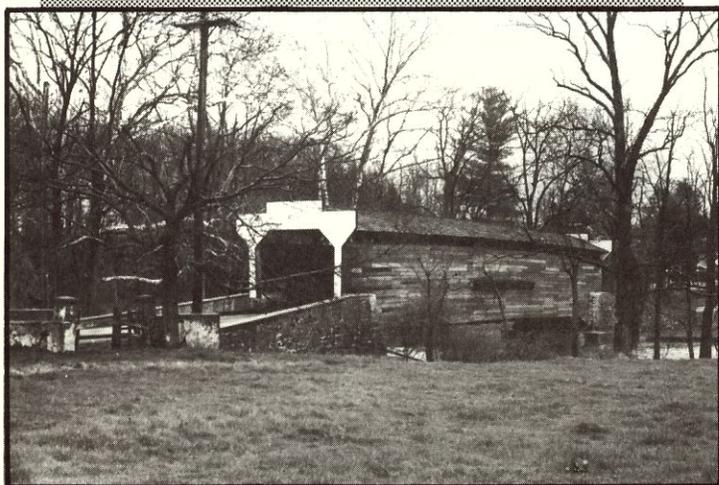
Les coupables sont très souvent de jeunes aliénés. Mais le fait que l'incendie des ponts est inconnu dans l'ouest américain, pendant qu'il est un grand problème dans les autres régions des E.-U., suggère qu'une région dans laquelle existe une tradition de tolérance des divers styles de vie, valorise son patrimoine bâti plus qu'une région où le "conformisme" et le "non-conformisme" sont tous deux définis rigidement, comme c'est le cas pour le reste des Etats-Unis.

Je vous présente deux beaux spécimens de ponts couverts américains qui ont été détruits récemment par le feu.

Le pont Kennedy (1856) du comté Chester, Pennsylvanie, fut brûlé en mai 1986. Il était un exemple de pont à portique "en escalier" qui devient de plus en plus rare en Pennsylvanie. Ce pont figurait dans un paysage rustique, tranquille et pittoresque, qui est en train de disparaître sous l'avance de la banlieue de Philadelphie, et il semblait avoir résisté comme un fort contre cette avance. Maintenant, le pont a succombé.

Le pont Dean (1840, ou peut-être 1865) de Brandon, comté Rutland, Vermont, possédait le charme du Vermont d'autrefois, et lui aussi, sentinelle dévouée, faisait face à l'urbanisation du paysage qui a si changé le Vermont pendant les vingt dernières années. En juillet 1986, le pont disparut en fumée. Comme Richard Sanders Allen cite dans son livre sur le comté Windsor, sic transit gloria mundi.

* Peu après la rédaction de cet article, le pont couvert Roberts, du comté Preble dans l'Ohio, fut brûlé. La construction de ce rare pont à deux voies remontait à 1829. Le total des ponts américains incendiés depuis 1958 passe donc maintenant à cent vingt (120).



Des projets audacieux sur la rivière des Prairies (II)

Gaétan Forest

Tous les jours de la belle saison, un bac fait passer les voitures de chaque côté de la rivière des Prairies entre Repentigny et Bout-de-l'Ile. Il assure depuis plusieurs années la continuité de l'artère principale du Bas-Canada: le chemin du Roi.

Depuis quelques années le gouvernement de la province a modifié considérablement sa machine administrative. En 1832 il a transféré les pouvoirs des Grands Voyers aux Commissaires des chemins. Dorénavant ces derniers se verront confier la responsabilité de construire et d'entretenir les routes et les ponts sur tout le territoire. En 1839 l'Assemblée législative forme le Bureau des travaux publics. Cet organisme fort bien structuré pourra "avec l'approbation du Gouverneur, Lieutenant-gouverneur, employer pour l'accomplissement des objets pour lequel il est établi, tels et autant d'ingénieurs, inspecteurs, architectes, commis, dessinateurs, surintendants, etc.,...". Désormais les grands projets routiers et les ponts bénéficieront d'une expertise solide.

Peu de temps après sa naissance, le Bureau des Travaux publics lance un grand programme de rénovation des principaux axes routiers de la province. Sur le chemin du Roi, de nombreux ponts sont remplacés; d'autres sont bâtis sur des rivières importantes qui jusqu'alors étaient franchies par le seul moyen du bac. La technologie américaine, qui commence à s'implanter au Québec, révolutionne l'art de construire les ponts. Les brevets les plus récents, tels ceux de William Howe (1840 et 1846), Théodore Burr (1804), sont mis à l'épreuve. Et naturellement, la rivière des Prairies, à la hauteur de Repentigny, reçoit une attention toute particulière.

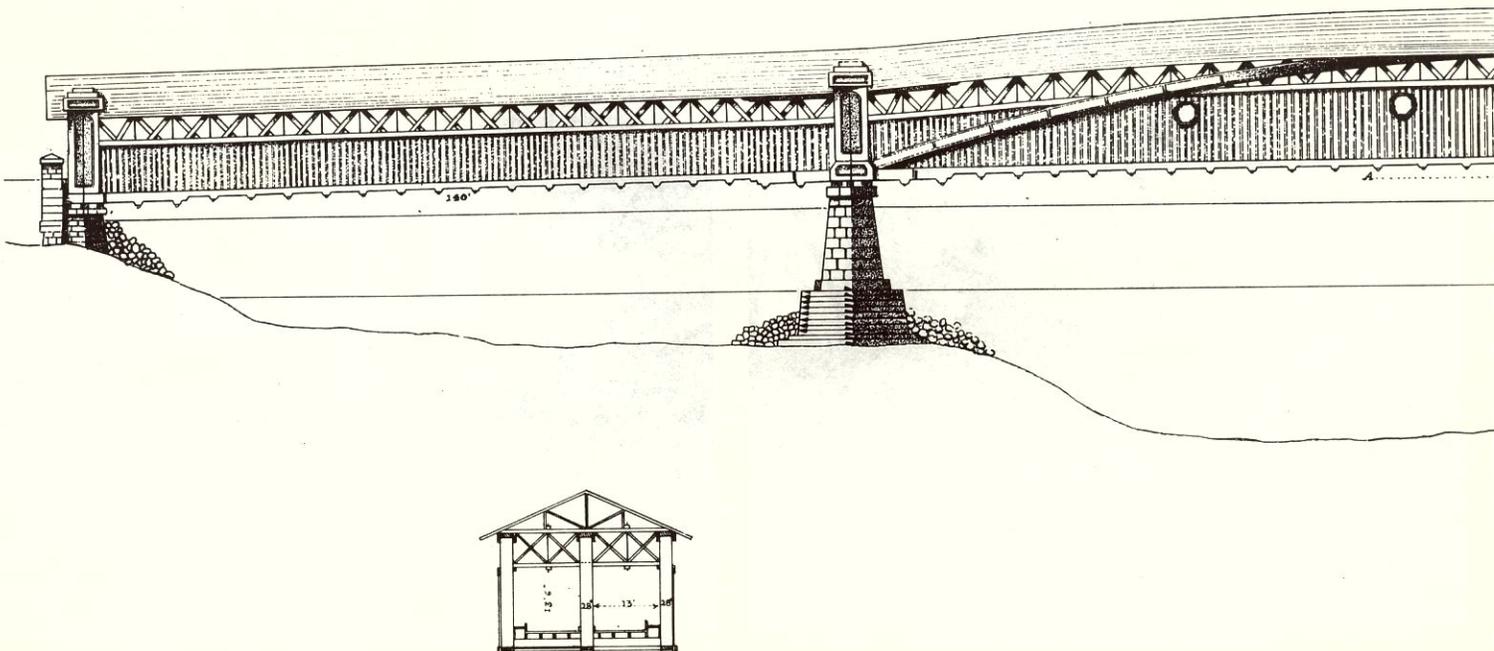
En 1840 on presse les syndicats, sorte de comités, sociétés à but lucratif, de préparer la construction de ponts entre Repentigny et Montréal. Les syndicats peuvent acquérir les terrains nécessaires pour les piliers-boutants de tels ponts. Les plans et les contrats sont laissés à leur discrétion mais ils devront être approuvés par le Gouverneur avant leur mise à exécution.

Les syndicats, formés pour plusieurs années, pourront exiger un péage sur ces ponts.

En 1841-42, les plans des ponts de Bout-de-l'Ile sont préparés et encore une fois il s'agit de constructions imposantes. Au lieu de suivre la ligne tracée par Peter Paddleford, 9 ans plus tôt, le gouvernement opte pour une voie différente. Trois ponts seront nécessaires:

- Le pont du chenal l'Assomption mesurera 725 pieds de longueur, sera constitué de 4 arches de 160 pieds et d'une section pivotante de 45 pieds; la voie charretière aura 18 pieds de largeur et le pont sera érigé sur des culées en maçonnerie et des piliers en bois.
- Le pont sur le chenal de l'ouest mesurera 1190 pieds, sera constitué de 7 arches de 160 pieds, d'une voie charretière de 18 pieds. Il sera aussi bâti sur des culées en maçonnerie et des piliers en bois.
- Le pont du chenal du Milieu consistera en 3 arches d'une longueur totale de 546 pieds,

Fig.1.
Elevation.



assises sur des culées et des piliers en maçonnerie. La voie charretière aura 24 pieds de largeur.

Le pont du chenal du Milieu (Main Raft Channel) est sans contredit une merveille d'architecture comme le fait foi un plan conservé aux Archives publiques d'Ottawa. Il s'agit d'un pont couvert d'une élégance très particulière qui utilise d'abord une ferme à âme double de type Howe (Double-Web Howe, en anglais). Cette structure est une variante du deuxième brevet de M. Howe (3 août 1840) qui, bien qu'ayant sensiblement les mêmes composantes, est très différente de la structure Howe qui nous est familière, laquelle fut d'ailleurs brevetée en 1846. Sur le pont de Bout-de-l'Ile, les fiches et les contrefiches sont entrecoisées par groupe de deux et forment deux âmes de structure. Ce qui double évidemment le nombre de tiges de fer. La travée centrale du pont comporte une arche de grande portée (250') qui nécessite l'emploi d'une toiture arquée. Le sommet des piliers et des culées est surmonté d'éléments de renforcement décoratifs, sorte de contreforts en bois, appuyés sur les lambris. Cette caractéristique dénote de toute évidence l'influence des ingénieurs de sa Majesté impériale britannique. La plupart des ponts d'Angleterre possèdent ce genre d'élément.

Le raffinement de la construction est poussé à l'extrême. Des jets d'eau décoratifs cachent les extrémités des tirants sous les cordes inférieures. De plus le gigantesque pont possède deux voies charretières séparées par une ferme médiane à la manière des ponts américains. Il s'agit peut-être ici d'un restant d'influence de M. Paddleford.

Quant aux autres ponts, leur type de construction n'est pas connu. Qu'ils soient couverts ou non, ils sont de véritables mastodontes. Les montants requis pour bâtir les trois ponts sont évidemment astronomiques pour l'époque et s'évaluent à près de \$ 25,000.

Mais comme les finances de l'Etat sont encore très limitées, le Bureau reporte sans cesse le début des travaux. Les budgets de la voirie sont sapés par la construction d'autres ponts importants entre Montréal et Québec. On veut aussi tirer profit de l'expérience de la construction du pont suspendu sur câbles à Bytown (Ottawa) dont les travaux devraient être complétés au printemps 43. Cette expérience permettrait de juger s'il serait envisageable du point de vue économique de jeter un pont de cette classe au dessus du "Raft Channel" qui requiert une arche de 250 pieds de portée afin de permettre le passage des trains de bois. De session

en session, et ce jusqu'en 1847, le Commissaire des Travaux publics cite dans son rapport que de la somme totale allouée par la Législature pour les ponts au nord du Saint-Laurent restent des montants insuffisants pour entreprendre la construction des ponts du Bout-de-l'Ile.

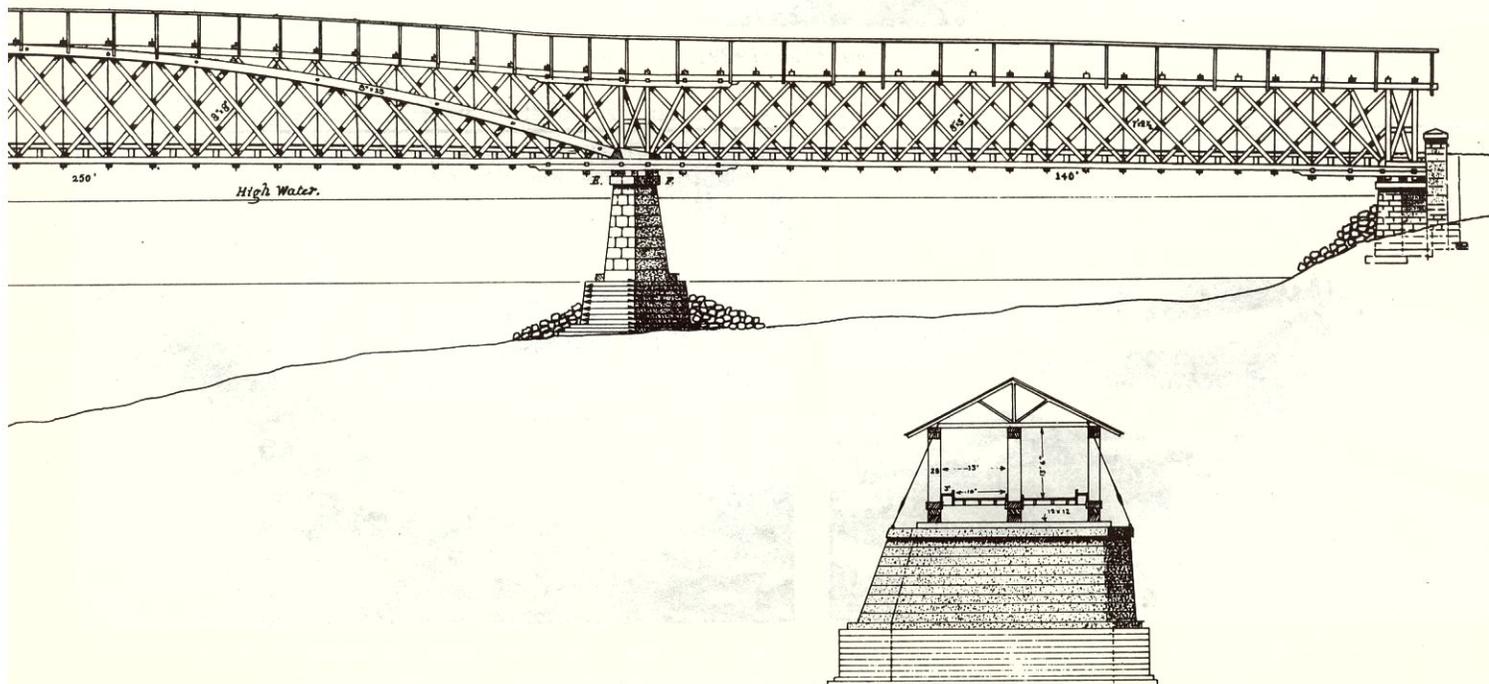
En 1855 de nouveaux changements administratifs surviennent au sein du gouvernement. C'est l'Acte des Municipalités et des Chemins. La gestion du réseau routier sera confiée aux municipalités et le Département des Travaux publics, de son nouveau nom, s'occupera des canaux, des installations maritimes, des édifices publics et des routes en territoire non-organisé. Comme ce département n'a plus la charge des ponts en territoire municipalisé, les rapports concernant ces structures ne figurent plus dans les documents de la Session.

Pendant ce temps, à Bout-de-l'Ile, notre dévoué passeur du bac, conscient du rôle important qu'il joue, continue de donner un bon service pour 5 sous la traversée d'une voiture, 2 sous par piéton...

Nous sommes en 1850.

A SUIVRE

RÉFÉRENCES; page suivante.



REFERENCES: *Statuts de l'Assemblée Législative*, 1832, 1839

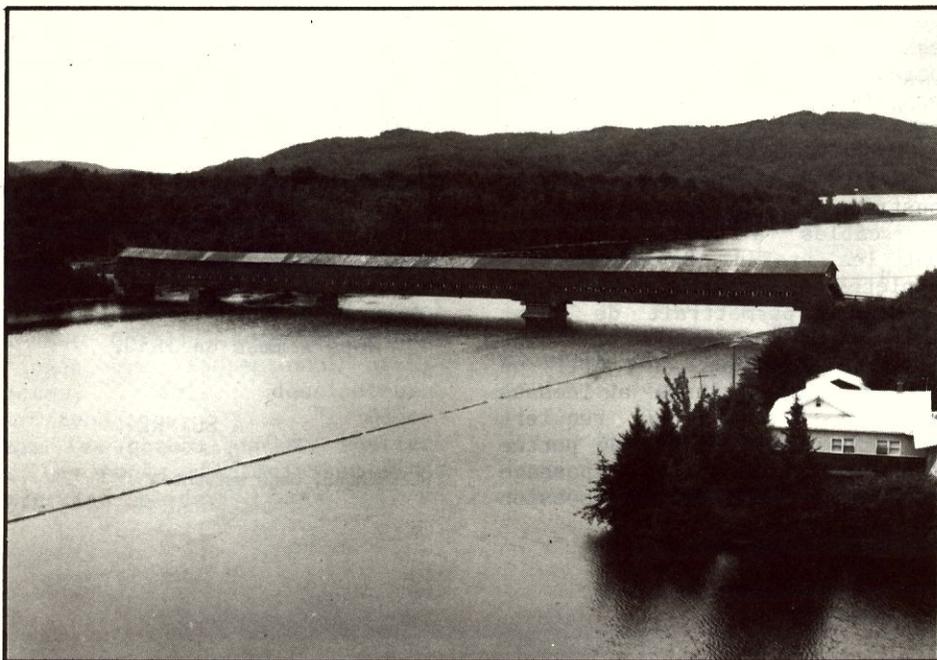
Appendix to the Journals of the Legislative Assembly, Province of Canada, Vol 3 no. 2, 1843

Report of the Board of Works, december 1844

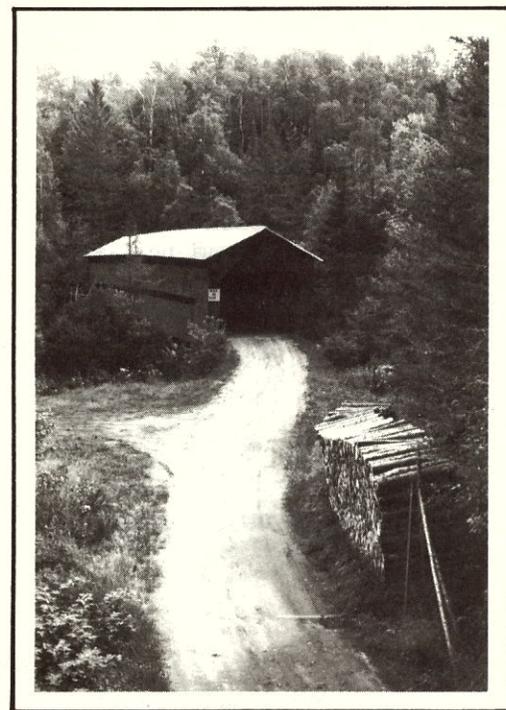
Report of the Commissioner of Public Works, april 1846, july 1847

Early History of the Howe Truss, Joseph Conwill, dans *Covered Bridge Topics*, winter 1977, p. 10-11-12

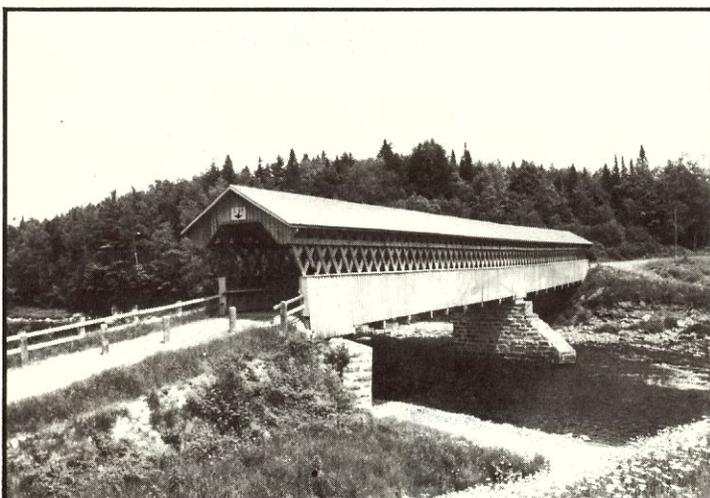
Collection nationale de cartes et de plans, Archives publiques du Canada, Ottawa.



Pont Bowman (61-52-06), Val-des-Bois. Construit en 1929.
Photo: Gaétan Forest, août 1984.



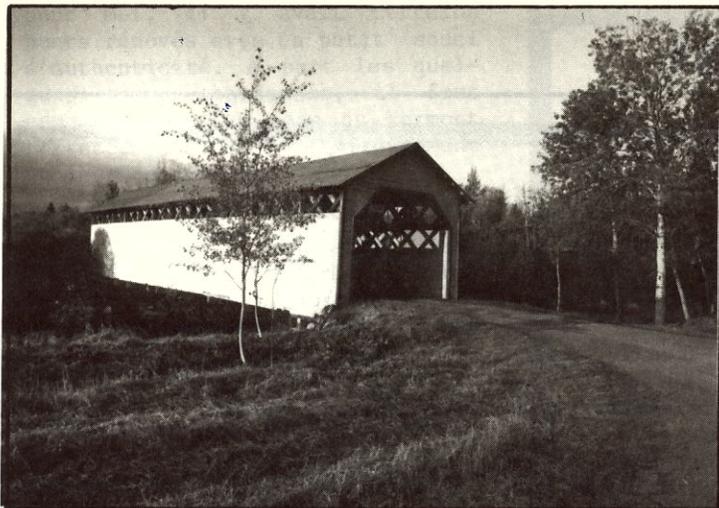
Saint-Placide, comté de Charlevoix (61-14-03). Construit en 1926.
Photo: Gaétan Forest, septembre 1983.



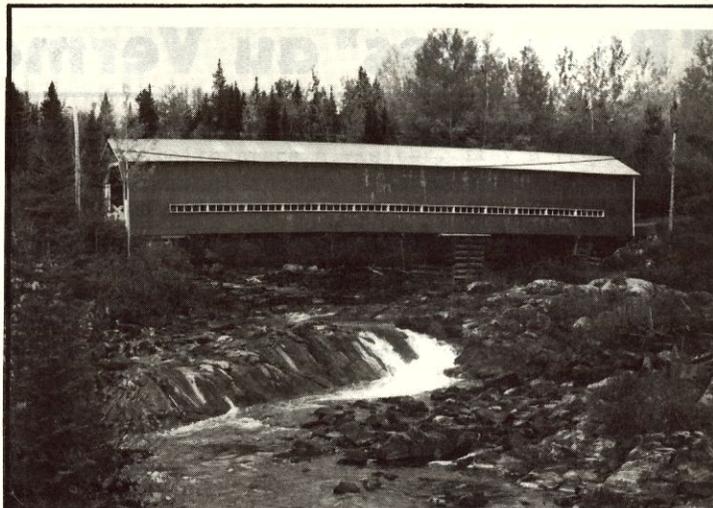
Pont Rivière au Saumon/Fisher Hill (61-18-08), Gould.
Construit en 1893. Photo: Gaétan Forest, juillet 1983.



Pont Napoléon Grondin/Saint-Jean-Baptiste (61-06-06),
Saint-Ephrem, Beauce. Construit en 1933.
Photo: Gaétan Forest, juillet 1983



Pont Gagnon (61-17-06), Grande-Baie, Saguenay.
Photo: Gaétan Forest, octobre 1983.



Pont de l'Écluse (61-17-04), Boileau, Saguenay,
construit en 1934. Photo: Gaétan Forest, octobre 1983.

Etes vous observateur?

Durant la belle saison, les occasions de visite à des ponts couverts se multiplient. Afin d'aiguiser votre curiosité, nous avons relevé certains détails sur quelques-uns de nos ponts couverts. Ces particularités ne sont pas toujours évidentes et il faudra beaucoup d'attention pour pouvoir toutes les découvrir. Afin de vous faciliter un peu la tâche, nous mentionnons dans quelle région se trouve le pont couvert concerné.

Si vous croyez connaître les endroits où se trouvent ces ponts, faites-nous parvenir vos réponses. Bonnes recherches.

- 1- Il est possible de voir deux règles de métal fixées dans des ponts couverts. Ces règles servaient à mesurer le débit de l'eau. 1 pont en Estrie, l'autre dans les Laurentides.
- 2- Dans quel pont subsiste-t-il des vestiges d'une ligne téléphonique? 1 pont dans les Laurentides.
- 3- Un seul pont possède des portiques éclairés. Où se trouve-t-il?
- 4- Habituellement le treillis du pont est cloué et les clous sont crochis vers l'extérieur du pont (vers le lambris). Dans un cas ces clous sont crochis vers l'intérieur pour un côté du treillis, ce qui laisse supposer que ce pont a été cloué au sol et levé pour être assemblé. 1 pont dans les Laurentides.
- 5- Une seule région du Québec possède encore des ponts couverts avec des roulières. Dans quelle région est-il possible de voir ces ponts?
- 6- Des vestiges d'une scierie subsistent près d'un pont couvert. A quel endroit? 1 pont en Mauricie.
- 7- Deux ponts possèdent des niveaux incorporés aux piliers afin de mesurer le niveau de l'eau. De quels ponts s'agit-il? 1 pont dans les Laurentides, 1 dans le Bas-Saint-Laurent.
- 8- Un pont couvert possède un lambris vertical fait à l'aide de planches abou-tées. Lequel? 1 pont en Estrie.
- 9- Dans un de nos ponts couverts, il est interdit de flâner. Lequel? 1 pont en Outaouais.
- 10- Dans une région la hauteur permise à l'intérieur des ponts est encore inscrite en pieds et en pouces. A quel endroit?

"Pontistes" au Vermont

Mireille Goossens

Découvrir le Vermont en photographiant des ponts couverts, n'est-ce pas là une manière agréable de visiter ce bel Etat? Il y existe approximativement une centaine de ponts couverts, dont la plupart sont encore en service et en très bonne condition. On peut facilement planifier une fin de semaine de camping et photographier trente-trois (33) ponts. Audacieux projet me direz-vous, mais réalisable. Il suffit de localiser les ponts sur la carte, de repérer les terrains de camping et enfin, de choisir le trajet idéal. Il faut être prêt à tout changement d'itinéraire et surtout, prier dame nature afin qu'elle soit clémente.

Durant la fin de semaine du 28 et du 29 juin 1986, cinq membres de la SQPC ont réalisé ce mini-voyage au Vermont soit: André Goossens dit le Flamand (étant fier de ses origines, il dit à qui veut l'entendre qu'il est Flamand mais pour nous, qui le voyons toujours planté devant un pont avec sa caméra, nous le comparons plutôt à un flamand rose.); Gérald Arbour, le plus "vieux", le plus acharné, qui veut encore et toujours en faire; Claude Chartre, la moitié de Gérald, qui, elle n'est pas vieille du tout mais aime bien encourager son homme et surtout se baigner; Frédéric Goossens (10 ans), un petit nouveau qui est presque "vieux" car il a à son actif au moins une soixantaine de ponts; et finalement votre toute dévouée Mireille Goossens, qui, elle suit pour le plaisir, aimant la nature et surtout prendre des notes.

Suivant le trajet idéal établi, nous nous sommes vite rendus compte que certaines routes secondaires n'étaient pas indiquées sur la carte. Avant que les discussions ne s'enveniment, d'un commun accord nous avons modifié le trajet idéal. La première journée, nous avons "couvert" 18 ponts. Nous nous sommes arrêtés pour diner à Randolph où nous avons mangé près du pont. En fin de compte, Claude et Frédéric ont eu le loisir de se baigner sous sept ponts, dans une eau des plus propre. Le plus beau site de cette agréable journée

fut sans contredit le pont de Hartland (45-14-01). Le pont est situé sur une route secondaire, dans un boisé. Les berges sont difficiles d'accès mais quel spectacle. Lorsque vous arrivez au bord de l'eau, vous voyez la rivière se terminer en cascade pour ensuite former un petit bassin dans lequel on peut se laisser flotter au gré du courant et profiter au maximum de cette sensation de complète solitude. Nous avons passé la nuit sur un terrain de camping d'Etat dans la ville de Quechee. Le site était sauvage, confortable et propre.

Le dimanche, 15 ponts ont été visités. Nous avons débuté par l'autre pont de Hartland (45-14-02). Comme le temps était encore beau, nous avons flâné un peu sur les lieux. Le pont, situé près de l'autoroute, était en assez bonne condition. Une chute coule sous le pont et afin de mieux apprécier cet environnement sauvage, on peut se prélasser sur une plage. Il fut difficile de convaincre le plus jeune qu'il en restait quatorze à faire (voir photo).

Lorsque la pluie débuta, nous avons déjà vu dix ponts. Parmi ceux-là, il y avait les

deux seuls ponts jumeaux du Vermont (45-12-08 et 10). De plus, ces derniers étaient rouges, au grand plaisir de Gérald. Il faut aussi admettre qu'ils étaient impressionnants. Entre deux grosses averses, nous avons réussi à prendre notre diner. Les cinq derniers ponts ont été photographiés sous la pluie. De ces cinq ponts, un était fermé, un contourné et trois abandonnés (dont un servait à faire passer le bétail). Heureusement que nous n'avions pas débuté par ces cinq ponts-là car la pluie de dimanche nous aurait fait manquer ceux qui valaient le plus la peine d'être photographiés le samedi.

En faisant la rétrospective de cette fin de semaine, nous nous sommes rendus à l'évidence que sur tous les ponts vus, il y en a eu pour tous les goûts. Il y avait des ponts avec piliers de pierres pour André, des ponts rouges (dont un a deux travées) pour Gérald, des ponts dont l'environnement était agréable même s'il pouvait contenir de l'herbe à puce (vous savez, la plante que tout le monde connaît mais ne voit jamais) et cela juste pour Claude, des ponts aux berges accessibles afin que Frédéric puisse lancer ses cailloux. Et



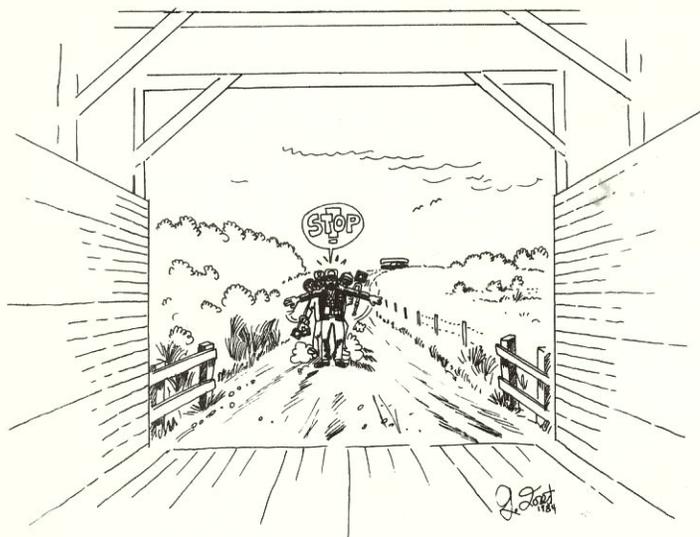
L'engouement est tel qu'il faut parfois "déraciner" certains participants de l'excursion. Hartland, Vermont, juin 86.

pour moi, il y avait certains ponts rénovés avec un petit souci d'authenticité. A part les quelques ponts abandonnés, il faut admettre que les gens du Vermont respectent leur environnement et leur patrimoine.

Cette fin de semaine fut l'une des plus agréables. Tout y était: le beau temps, des ponts au goût de tous et la plus gentille des compagnies. Comme il en reste une trentaine à voir, je suis certaine de vous en reparler. N'oubliez surtout pas, que tant qu'il y aura un "pontiste" intéressé à prendre des photos, à faire des croquis, des recherches, à écrire des lettres, on forcera quelqu'un à réfléchir avant de commettre un "ponticide". A nous d'être vigilant.

Le Vermont est une belle place à visiter. Il y a beaucoup de ponts couverts. Ce que j'ai aimé le plus pendant la fin de semaine, c'est de me baigner, de cueillir des fleurs pour mon amie Claude, et de lancer des roches à l'eau pour faire des bonds. J'ai beaucoup aimé le camping. Dans les villages du Vermont, les églises aux clochers coupés ressemblent aux maisons de carton sous les arbres de Noël. Les ponts couverts sont très propres et j'ai bien hâte de retourner au Vermont pour en voir d'autres.

A bientôt, Frédéric Goossens (10 ans).

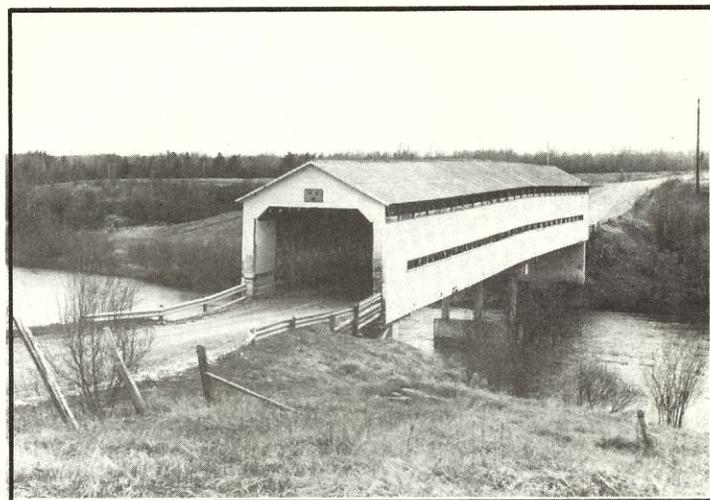


AVANT D'ALLER PLUS LOIN!

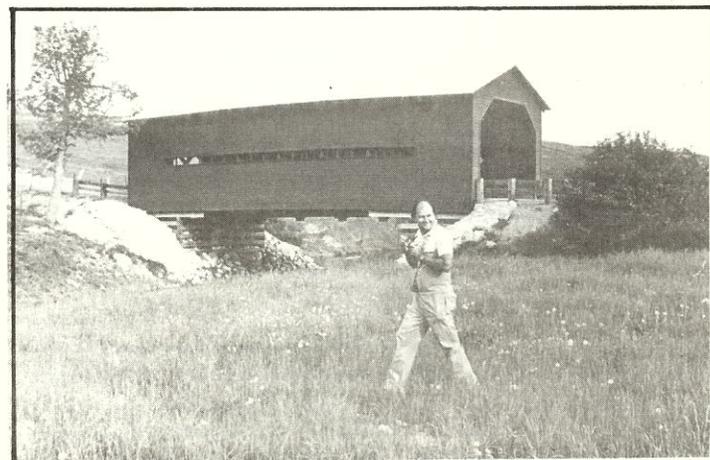
Au risque d'écorcher la modestie de notre éditeur, il est opportun de souligner que les réalisations de la Société québécoise des ponts couverts au cours des cinq dernières années ont largement puisé à même le talent de Gaétan Forest. Ce talent a été mis à la disposition de la SQPC sans réserve aucune.

La conception des dépliants touristiques, les dessins du diaporama Un Toit sur la Rivière, les illustrations du guide des Ponts Rouges du Québec ainsi que l'amélioration constante de la qualité du journal Le Pont'âge doivent être attribués à Gaétan. Sans cette importante contribution, il est raisonnable de croire que ces projets n'auraient pas atteint les mêmes objectifs.

Le Bureau de Direction



Pont de Saint-Maurice (61-01-22), Saint-Maurice de Dalquier, Abitibi; construit en 1946.
Photo: Joseph Conwill, 1983.



Si le Pont'âge était une publication en trois dimensions, Pierre Duff serait en mesure de nous expliquer que cette photo regroupe les éléments nécessaires pour une prise de vue tridimensionnelle réussie.

Farm Point (Hull-Ouest), mai 86

D'un pont...

municipaux ou provinciaux concernant l'environnement soient respectés:

Secrétariat municipal
822 rue Principale
Saint-Jean-de-la-Lande, QC
G0L 3N0

Saint-Bruno de Guigues (61-70-04)

Ce pont a été visité au cours de l'été par l'équipe d'entretien du ministère des Transports. Les travaux de cette année comprenaient la réfection des culées et la solidification temporaire des cordes inférieures. L'an prochain les travaux se poursuivront avec la réfection du tablier et la pose d'une couche de peinture sur l'ensemble de la structure.

Power's Court

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada se réunira en novembre 1986 afin de proposer un texte qui figurera sur la plaque commémorative devant être installée au pont de Power's Court. Une fois ce texte soumis et approuvé par les principaux intervenants, la Commission se réunira de nouveau en juin 1987 pour sanctionner ce texte. La plaque elle-même serait vraisemblablement installée début 88. Pour expliquer des délais qui semblent anormalement longs pour une simple plaque, il faut dire que la Commission est un organisme composé de chercheurs, d'historiens et d'archivistes qui se réunissent deux fois l'an pour étudier l'ensemble des recommandations soumises à son attention.

Cartes postales

Quelques photos de ponts couverts existants ont fait l'objet d'une impression sous forme de carte postale. Farm Point*, Trinité-des-Monts*, Ferme-Rouge*, Saint-Jean-de-la-Lande, les trois ponts de la région de Matane ainsi que Saint-Bruno de Guigues sont du nombre. En connaissez-vous d'autres? Au cours de vos voyages, si vous dénicher de telles cartes, laissez-le nous savoir.

* disponibles au secrétariat de la SQPC. □

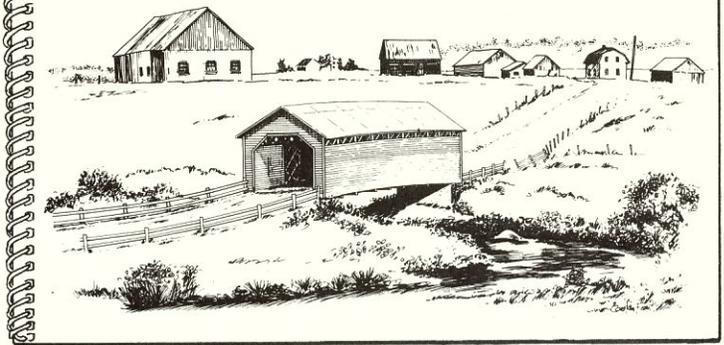
Drummondville...

est utile de souligner "au cours de l'année" car bien qu'il soit difficile d'obtenir de M. Saint-Laurent qu'il comptabilise le nombre d'heures nécessaires pour réaliser une maquette, certains indices laissent supposer qu'un minimum de six cent (600) heures est requis pour accomplir un tel travail. Il serait intéressant de pouvoir comparer si le travail d'un seul homme est à l'échelle du travail fourni par une équipe complète d'ouvriers employés pour ériger un pont couvert grandeur nature.

** M. Saint-Laurent fabrique également des maquettes de phares. Si la SQPC a pu être d'une quelconque utilité dans le travail des maquettes de ponts couverts, la Garde côtière collabore également pour la réalisation des phares disséminés sur les côtes canadiennes. □

Note: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge hiver 1986 est le 30 novembre.

LES PONTS ROUGES DU QUÉBEC



ENFIN DISPONIBLE!

LE PREMIER GUIDE COMPLET DES PONTS COUVERTS QUÉBÉCOIS

80 pages d'informations sur le sujet telles que descriptions, cartes de localisation, historique, photos, schémas, glossaire, etc.
Un outil essentiel pour la visite des ponts couverts.
Disponible au secrétariat de la Société.
Prix: \$6.00 + \$2.00 pour la poste.

L'EMBLÈME OFFICIEL DE LA SQPC, un signe de reconnaissance pour tous les membres. A l'occasion du cinquième anniversaire de la Société, nous sommes heureux de vous proposer cet écusson deux (2) couleurs sur fond blanc. Disponible au secrétariat au coût de \$2.50 + 0.50 de frais de poste. Une bonne façon d'assurer le financement des activités de votre Société.



A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 785 ponts, existants ou disparus. Coût: \$3.50+\$1.50 poste.

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: \$6.50 canadiens + \$2.50 poste (aux membres).

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.

Anciens numéros de Pont'âge. Coût: \$2.00. (les Vol 1 et 2 sont maintenant épuisés)

Cassette Beta ou VHS du diaporama "Un toit sur la rivière": \$20.00 + frais de poste.

Cartes postales. 4 pour \$1.00. 4 ponts québécois différents.

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la S.q.p.c., 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.