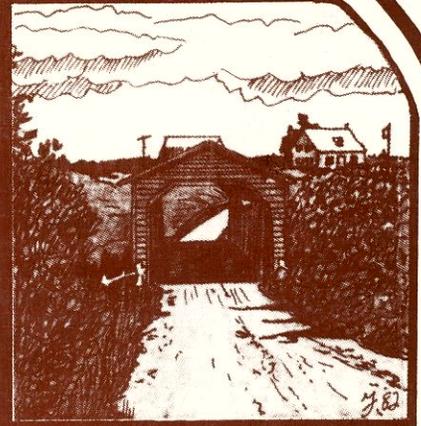


LE PONTÂGE

VOL VI NUMERO 2

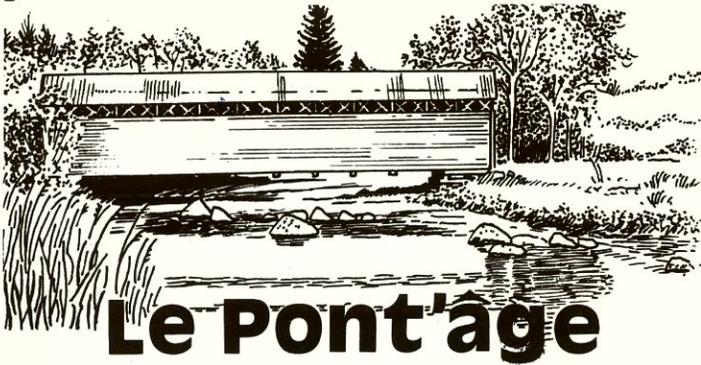
HIVER 1987



Pont Drouin (61-51-10), sur la rivière Saint-Wenceslas (Blanche), à Précieux-Sang, comté de Nicolet. Ce pont de style classique ancien fut détruit en 1965. Il était situé à un (1) kilomètre à l'est du village.
Photo: Office du Film du Québec.

**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)670-7727
 Trésorier:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(617)543-5569
 Directeur:.....Aimé Quintal(514)581-9945
 Directeur/Éditeur:.....Gaétan Forest(819)986-6045

Le *Pont'âge* est publié par la SQPC 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: 1er trimestre 1987

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

Dessins

Voici le second dessin de la série de quatre. Plusieurs membres nous ont déjà exprimé leur satisfaction face à une telle initiative. Souhaitons que ce dessin vous plaira tout autant.

Pétition

Le pont Meilleur de Val-Barrette (61-33-06) n'est toujours pas réparé. Une certaine lassitude gagne les autorités municipales et tout indique que ce pont pourrait être tout simplement démolit au cours des mois à venir. Le fait de remplir et retourner la pétition que nous incluons dans la présente édition pourrait contribuer à convaincre la Municipalité de l'importance de tout mettre en oeuvre pour préserver cette structure. Retournez la pétition à:

municipalité de Beaux-Rivages
 CP 30 rte 117 Ouest
 Lac-des-Ecorces, QC.
 JOW 1H0

Ferme Rouge

Le ministère des Affaires culturelles a toujours l'intention de procéder à la reconnaissance des ponts de Ferme-Rouge (61-33-02/03) malgré le peu d'intérêt manifesté par le propriétaire de ces ponts, en l'occurrence, la municipalité de Saint-Aimé du Lac-des-Iles. Cependant, malgré cet avis d'intention de reconnaissance, la partie est loin d'être gagnée, car l'insatisfaction règne toujours au sujet de la hauteur des gabarits.

Démissions

Le bureau de direction a été dans l'obligation d'accepter la démission de Suzanne Beauchamp et Jean Bruneau. M. Gaétan Forest a accepté de combler temporairement un des postes laissés vacants. M. Aimé Quintal occupera le second poste.

Dommmages

Le pont de Val-Paradis (61-02-32), récemment réparé, a été endommagé par un camion excédant la hauteur permise. La Sûreté du Québec a identifié le contrevenant et il sera responsable du coût des réparations.

Hommage

Les personnes qui ont vu le pont de Beaucanton (61-02-34) et qui ont été étonnées du choix des couleurs (blanc et bleu) seront ravies d'apprendre que ces couleurs ont été choisies afin de perpétuer le souvenir des couleurs officielles du parti politique de feu Maurice Duplessis: l'Union nationale. le pont couvert ayant été construit sous cette administration, la mairesse a demandé et obtenu que le pont soit peint de la sorte.

Erratum

A la page 18 du guide LES PONTS ROUGES DU QUEBEC, une erreur technique s'est glissée dans la légende. L'échelle indiquée dans cette légende avait été faite en fonction d'une réduction à être effectuée à l'imprimerie, ce qui n'a pas été le cas. Donc NE VOUS FIEZ PAS à cette échelle. Nos excuses pour les incon vénients causés par cette erreur.

Salon du livre

Cette année encore, la SQPC a participé au Salon du Livre de Montréal en présentant ses publications au kiosque de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec. De la même façon, la présence de la SQPC sera assurée au Salon du livre de Québec, au printemps 1987.

Suite page 8

Des projets audacieux sur la rivière des Prairies (III)

Gaëtan Forest

Avant de conclure "Des projets audacieux sur la rivière des Prairies", une petite mise au point s'impose. Depuis la publication de la première partie de ce récit, j'ai effectué d'autres recherches qui m'ont permis de répondre à certaines questions.

Au 6^e paragraphe de la partie I de l'article "Des projets..." paru en page 4 et 5 du numéro 4 du volume 5, publié l'été dernier, à la question "Pourquoi Porteous doit-il construire trois ponts?", la réponse serait plutôt: l'un d'eux, sur le chenal de l'Assomption, à partir de Repentigny jusqu'à l'île Bourdon, communiquerait avec les autres ponts reconstruits de Lachenaie à l'île Bourdon et de celle-ci à l'île de Montréal, ceux-ci étant en ligne directe avec le chemin du Roi. Le troisième pont serait le lien entre la paroisse de Repentigny et le chemin du Roi. Celui-ci, contrairement à ce que l'on pourrait croire, ne passait pas par Repentigny. Depuis son ouverture, — et possiblement jusqu'au début des années 1830 — venant de Québec, il bifurquait vers l'Assomption, à la hauteur de Saint-Sulpice, passait du côté nord de la rivière de l'Assomption, vis-à-vis la ville du même nom, et aboutissait à Lachenaie.

Alors que l'on entame la deuxième moitié du dix-neuvième siècle, la traversée de la rivière des Prairies au Bout-de-l'Île s'effectue encore au moyen de bacs. Sur toute la longueur du chemin du Roi, ce passage d'eau reste le seul sans pont. A cette époque, l'utilisation de la vapeur rend de plus en plus sécuritaires les traversées de larges plans d'eau et en augmente le tonnage. Au plus fort des affluences, la rivière des Prairies se voit dotée de deux bons services de bacs; l'un, entre l'extrémité de la pointe de Repentigny et celle de Bout-de-l'Île, l'autre, plus haut, entre Lachenaie et Bout-de-l'Île. Des bateaux à vapeur font également la navette entre une ville en plein essor du comté, L'Assomption, sur la rivière du même nom, et Montréal. Tous ces services semblent satisfaire la population en général qui fait peu de pressions pour obtenir la construction de ponts. Il semble également qu'un politicien local, en poste à la Législature, bloque délibérément toutes les initiatives dans ce domaine, afin que ses petites entreprises personnelles prospèrent. En effet, ce personnage influent est pro-

Parmi les autres faits importants relevés au sujet des ponts proposés par le Bureau des Travaux publics, de 1843 à 1845, citons d'autres plans de ponts dessinés par Frederick Preston Rubidge.

Le pont proposé sur le chenal de l'Ouest, en plus de s'étendre sur une très grande longueur, figure parmi les ouvrages élégants. Sa structure est constituée d'une ferme de type Howe commun, c'est-à-dire selon le type qui nous est familier. Il est couvert et lambrissé sur toute sa longueur. Ses portiques sont finement décorés avec des composantes similaires à ceux du pont du chenal du Milieu. Ce plan date de 1845. La même année, Rubidge prépare les plans d'un pont suspendu sur câbles d'acier, dont les tours en maçonnerie sont ornées de parements de style égyptien; une copie conforme du pont Union, de Bytown (Ottawa), également conçu par l'architecte. Cette proposition de 1845 est en compétition avec celle du pont couvert à toiture arquée, dessinée quelques années plus tôt. Laquelle l'emportera? La 3^e partie de l'article "Des projets..." répond à cette question.



L'empreinte du chemin du Roi est encore visible de nos jours dans l'île Bourdon. Photo: Gaëtan Forest, avril 85.

priaire de certains services de bacs sur la rivière des Prairies, ainsi que de quelques bateaux à vapeur qui font la navette entre le quai de Repentigny et Montréal, via le fleuve. L'on sera sans doute surpris d'apprendre que cet individu est l'ancien Commissaire des Chemins, Toussaint Pothier, qui avait tant appuyé le projet de pont proposé par Peter Paddleford, en 1834. Compte tenu de la situation d'affaires du principal intéressé, un tel changement d'opinion de sa part

n'est pas étonnant mais plutôt scandaleux. Ce comportement privait le chemin du Roi du seul pont qui lui manquait et maintenait le caractère insulaire de la ville de Montréal; un frein à son expansion économique. L'essor de Repentigny était en stagnation depuis plusieurs années. Plutôt considéré comme un lieu de villégiature, le village riverain s'était fait damer le pion par L'Assomption, alors devenu le chef-lieu du comté.

Suite page 5

A la recherche du pont oublié

Joseph D. Conwill

Pendant leur visite de 1938, les Brainerd ont photographié tous les ponts couverts de la côte de la Gaspésie. Peu de temps après, une nouvelle route fut construite entre Rivière-à-la-Martre (anciennement Ste-Marthe) et Marsoui. L'ancienne route gravissait une colline abrupte à l'est de Rivière-à-la-Martre et elle passait en haut pour toute la distance jusqu'à Marsoui. La nouvelle route suit la mer pour éviter les collines.

Trois ponts couverts se trouvaient sur l'ancienne route. L'un d'eux est disparu pendant les années cinquante. Aussi récemment que 1962 les publications du ministère du Tourisme en endiquaient deux, mais il semble que le deuxième soit disparu en 1960. Cependant, le pont du Grand-Pisseux, ou du ruisseau Creux (61-23-05), survécut jusqu'en 1977.

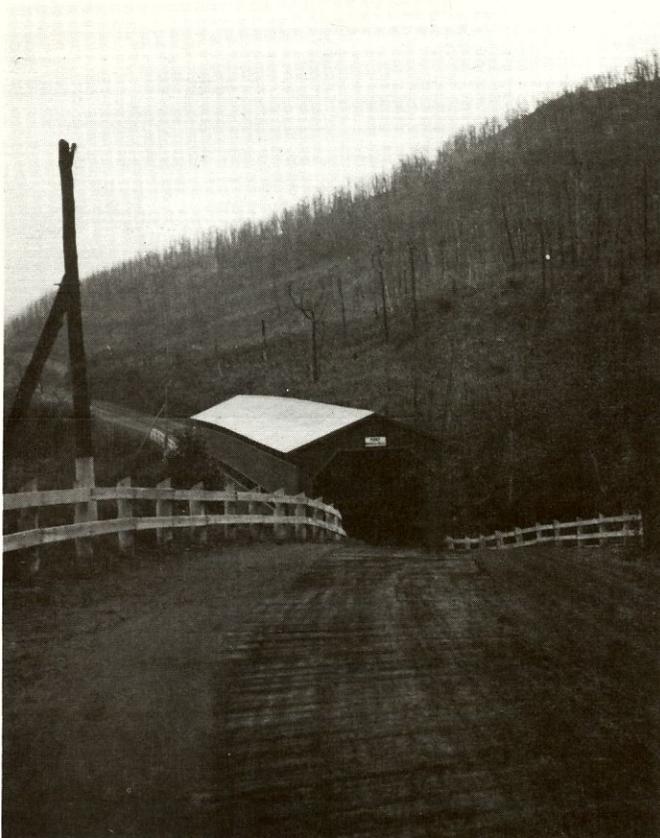
Pour des raisons inconnues, ces ponts n'ont jamais figuré dans le Guide mondial des ponts couverts, et celui du ruisseau Creux n'était plus inclus dans la brochure du ministère du Tourisme depuis 1967. Les voyageurs qui ont fait le tour de la Gaspésie avant 1977 ont ignoré l'existence de ces ponts. Quand on considère le nombre de ponts disparus pendant les dix dernières années, les photos du pont du ruisseau Creux sont parmi les plus rares.

Moi aussi je figure parmi les voyageurs qui sont passés à un demi-kilomètre au nord du pont du ruisseau Creux — car la nouvelle route n'est pas loin de l'ancienne — sans savoir son existence. Durant le congé de la fête du travail de 1986, j'ai fait le tour de la Gaspésie avec mon Rambler 66 et j'ai décidé de chercher les vestiges.

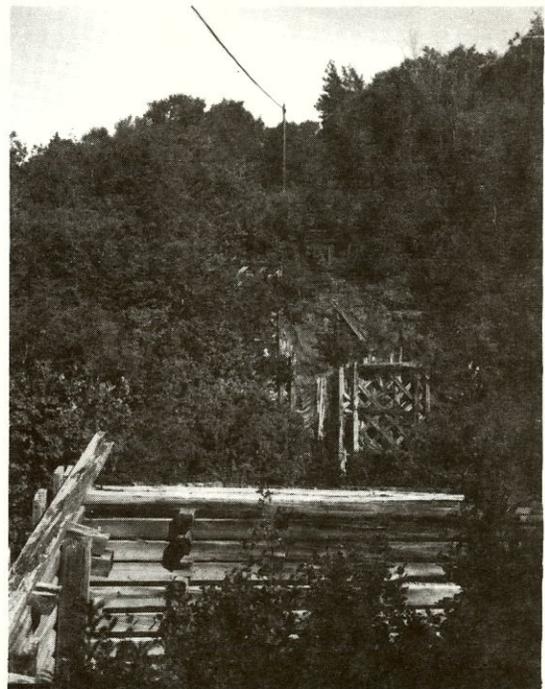
L'ancienne route 6 n'a pas été entretenue depuis une dizaine d'années, mais elle dessert plusieurs maisons éloignées, et d'autres terrains. Les emplacements de deux anciens ponts, incluant celui du ruisseau Creux, ont été contournés par des petits chemins qui suivent les côtés des ravins. Une fois rendu au Grand-Pisseux, j'ai suivi à pied l'ancien tracé de la route. La marche était très difficile à cause des buissons, mais j'ai trouvé ma récompense: des vestiges significatifs du pont!

Les deux culées existent toujours, et aussi, dans le ravin, gisent de très grands fragments du treillis et du tablier du pont. Les ruines sont trop pourries pour envisager une reconstruction après 9 ans, même si on avait le temps et l'argent. Mais en tout cas, je suis heureux d'avoir trouvé les vestiges du pont oublié.

SOURCES: Enquête de Gérald Arbour auprès de citoyens de Rivière-à-la-Martre
Listes des ponts couverts publiées par le ministère du Tourisme: 1962, 1967
Liste informatisée de la SQPC
Mes observations personnelles



Pont du Ruisseau Creux (61-23-05), photographié par Raymond Brainerd en 1938.

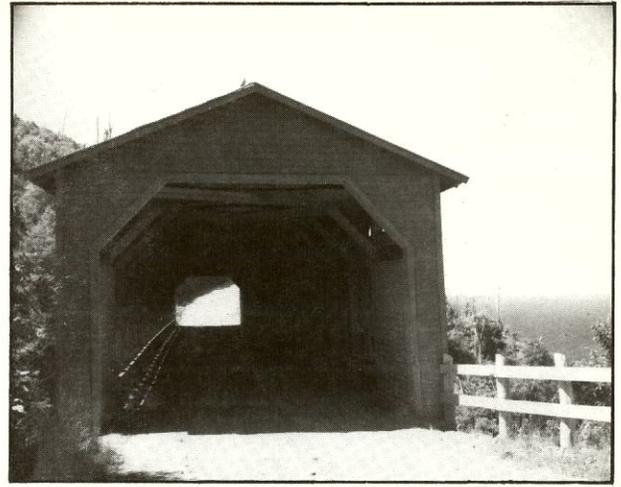


Vestiges du pont du Ruisseau Creux. Photo: Joseph Conwill, septembre 1986.



Cette photo prise au début des années trente montre comment la route 6, aménagée en 1925, jouait à sautemouton sur les caps et sur les côtes. L'on remarquera que cette photo a été prise avant le grand incendie qui a ravagé cette région peu avant la visite des Brainerd en 1938.

Photo: Archives publiques du Canada.



Le site du pont du Ruisseau Creux offrait une vue imprenable sur le golfe Saint-Laurent, comme on peut le constater sur cette photo prise par Leo Litwin, dans les années quarante. La date "1936" dévoilée par la disparition de l'écriteau "Pont Ruisseau Creux" indique que le pont aurait été réparé après le grand feu.

Des projets...

L'arrivée du chemin de fer en 1903 laisse croire qu'un changement radical dans les communications va se produire. Bien que ce chemin de fer passe du côté nord de la rivière de l'Assomption, la présence d'un pont ferroviaire améliore sensiblement les moyens d'accéder à l'île de Montréal. En effet, de frêles passerelles construites de part et d'autre de la superstructure d'acier, permettent désormais

aux voitures de l'emprunter. Les vestiges de ces aménagements de fortune sont encore visibles de nos jours, de chaque côté des remblais du pont du Canadien National.

Les Repentinois attendront jusqu'en 1939 pour enfin obtenir l'usage d'un pont permanent pour accéder au Bout-de-l'Île. Il s'agit du pont LeGardeur actuel. Commencé en mai 1938, il

fut terminé en juin 1939 et impliqua des déboursés de \$2,815,000. Inauguré le 1er juillet 1939, le péage sur ce pont fut aboli le 1er avril 1942. Le pont fut élargi en 1974-75.

Entre la construction du premier pont par M. Porteous et celle du pont LeGardeur, plus de 130 ans se sont écoulés. □

RÉFÉRENCES:

Repentigny racontée par les textes historiques
Ville de Repentigny, 1975. 87 p., ill.

Histoire de Saint-Paul L'Ermitte (Le Gardeur),
Christian Roy, Onil Therrien, 1984. 272 p., ill.

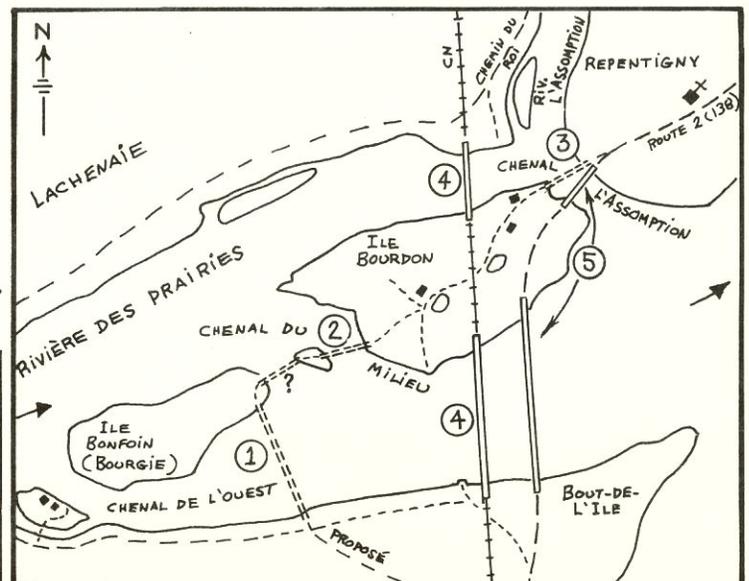
St-Pierre du Portage de L'Assomption, Histoire
de L'Assomption.

Ponts du Québec, Ministère des Transports, Direction
des communications. S.L.N.D., 281 p., ill.

Père Lucien Leblanc, Société historique de Repentigny.

LÉGENDE

- ① Pont du chenal de l'Ouest, pont couvert Howe proposé en 1845 par F.P. Rubidge.
- ② Pont du chenal du Milieu, pont couvert Howe et pont suspendu proposés en 1843 et 1845 respectivement par F.P. Rubidge.
- ③ Pont du chenal de l'Assomption, proposé en 1843.
- ④ Ponts du Canadien National, 1903.
- ⑤ Pont LeGardeur, 1939.



Un pont de colonisation typique

Gérald Arbour

A la demande du maire Elzear Bouchard de Adamsville, Léon Desrochers, arpenteur, se met à l'oeuvre afin de tracer un nouveau chemin. Cette route partira du chemin public existant entre Adamsville et Glen Farnham. Dès le départ, cette route sera connue sous le nom de Fortin.

Afin d'évaluer correctement la nécessité d'un chemin à cet endroit, alors qu'en 1937 il n'y a toujours qu'une seule famille sur la rive droite de la Yamaska plus un nombre restreint d'estivants, il faut regarder de près la subdivision des lots dans la région. Plusieurs terrains bornés par la rivière au sud et par des lots appartenants à des propriétaires différents au nord présentent des difficultés d'accès. Cette situation causait des problèmes au moment des récoltes, ou encore lorsqu'il était nécessaire de s'approvisionner en bois de chauffage. Le fait de traverser sur la glace ou encore l'utilisation d'un pont flottant était trop aléatoire pour prétendre devenir une solution permanente.

Ce genre d'inconvénients prévalait depuis que des terrains acquis de Georges Adams dans les années 1890 avaient été mis en valeur sur la rive nord de la Yamaska. Lorsque Charles Fortin fait l'acquisition des lots 490 et 491, il est bien prévu la construction d'un pont pour faciliter l'accès à ses terres. Georges Adams, propriétaire de moulins à scie, fournit le bois d'oeuvre et Charles Fortin se charge de construire le pont. Lorsque ce dernier vend sa terre en 1907, il existe bien un pont. Cette structure primaire tient bon un certain nombre d'années mais elle dessert avant tout une seule propriété. Les besoins grandissants de la population locale amenèrent Ernest Decelles, William Fortin et autres intéressés à présenter officiellement une requête à la municipalité d'Adamsville afin qu'un pont et une route soient construits pour desservir adéquatement cette portion du territoire. La pétition reçut un accueil favorable et quelques mois après son dépôt,

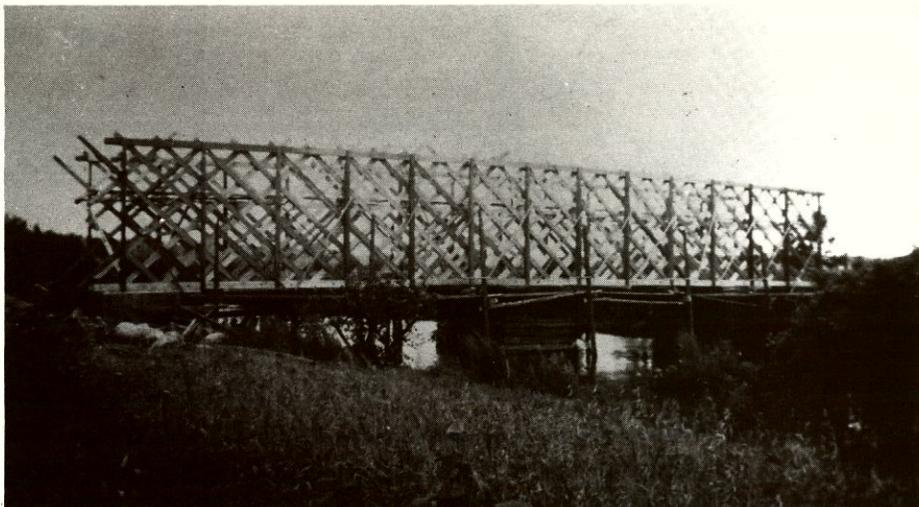
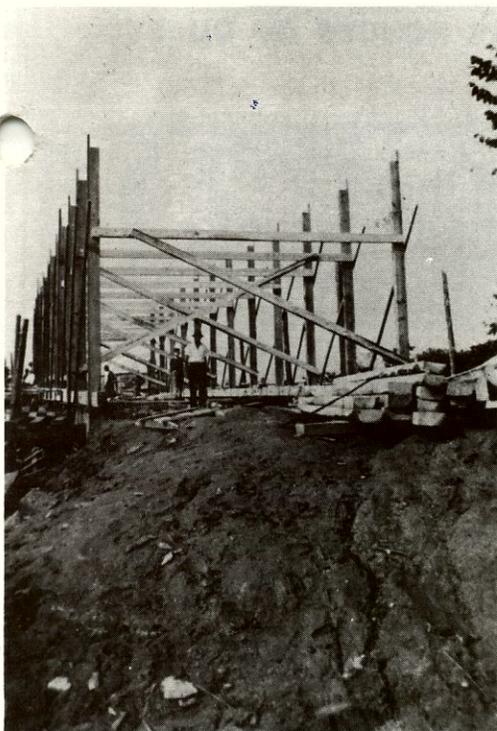
l'arpenteur est à l'oeuvre. Une fois le tracé complété, l'emprise du chemin est défrichée dès l'automne 1937. Immédiatement après la crue des eaux du printemps 1938, les travaux débutent au pont couvert.

Cette structure Town de cent cinq pieds et cinq pouces (105' 5") peut être considérée à juste titre comme un pont de colonisation typique. Les coûts de construction ont été entièrement absorbés par le gouvernement et deux ingénieurs du ministère de la Colonisation ont été dépêchés sur les lieux afin de veiller au bon déroulement des travaux. Ces deux hommes habitaient la région de Québec (Deschailions & Les Becquets) et tout au long de leur séjour à Adamsville ils ont pensionné chez Ernest Decelles. Ils étaient en quelque sorte sur les lieux en permanence puisqu'à l'époque, la maison de monsieur Decelles s'avère être la demeure construite par Charles Fortin à la fin des années 1800 et située immédiatement à la sortie nord du pont couvert**.

Des photos prises lors de la construction nous révèlent une technique de construction utilisée en été lorsque la structure à remplacer peut servir de support au nouveau pont. Le pont Decelles/Fortin fut construit à partir du pont existant et les premières pièces mises en place furent les poteaux verticaux. A ces poteaux furent fixées les cordes inférieures, le treillis et les cordes supérieures. Lorsque les travaux eurent suffisamment progressé, le vieux pont fut démolí. Le bois de pruche et d'épinette nécessaire pour le pont couvert a été fourni par le moulin Crawford de Eastman. Le lambris et les tôles du toit sont d'origine. Bien que des travaux d'entretien ont été effectués sur cette structure, elle a toujours conservé sa teinte rouge. Dans les années soixante, des tiges de tension en métal ont été ajoutées afin de freiner l'affaissement de la cambrure. Récemment, une modification radicale des portiques empêche la circulation lourde d'utiliser ce pont.



Pont Decelles/Fortin (61-11-02), sur la rivière Yamaska, près de Adamsville. Construit en 1938.
Photo: Gérald Arbour, février 1983.



PHOTOS: Germain Fortin,
construction 1938

Le chemin tracé par Léon Desrochers en 1937 aboutit toujours dans un cul-de-sac près de cinquante ans plus tard. Au fil des ans la vocation du chemin Fortin s'est modifiée et aujourd'hui il dessert principalement des résidences plutôt que des colons. A l'occasion, un embâcle se forme sur la Yamaska et les glaces lèchent le tablier du pont couvert.

** Cette maison est la maison originale construite par Charles Fortin. Seule une véranda a été ajoutée. Les ponts couverts Decelles/Fortin (61-11-02) et Balthazard (61-11-01) généralement identifiés comme étant les ponts de Adamsville sont en fait sous la juridiction de la municipalité de Brigham. Adamsville a été annexé à Bromont il y a quelques années.

SOURCES: M. Germain Fortin
municipalité de Brigham

Etes vous observateur?

Réponses

- 1- Estrie: Gould; Laurentides; Ferme Rouge
- 2- Pont Gareau, Ferme Tapanee
- 3- Pont Bowman, Val-des-Bois
- 4- Le pont de la Macaza
- 5- En Outaouais
- 6- St-Gérard-des-Laurentides
- 7- Laurentides: pont Gareau, Ferme Tapanee; Bas du Fleuve: Routhierville
- 8- Pont Eustis, Eustis
- 9- En Abitibi

Tel que mentionné, ces questions n'étaient pas faciles à répondre. Lors de visites à certains de ces ponts, ce sont des détails intéressants à noter. Ces caractéristiques occupent une place dans la petite histoire de nos ponts couverts.



Il fallait placer toute sa confiance en ce vieux piquet de cèdre. André Goossens l'a fait et le résultat en valait la peine.

Anse Saint-Jean, avril 1986

D'un pont...

Publicité

Plusieurs membres de la SQPC profitent de certains outils mis à leur disposition dans le cadre de leur profession ou de leur hobby pour faire connaître leur passion: les ponts couverts. M. Robert Prévost, architecte, a fait paraître un texte traitant des ponts couverts dans le Bulletin de l'OAQ (l'Ordre des architectes du Québec), #177, octobre 1986. Une telle initiative profite aux ponts couverts en général et à votre Société en particulier. Un exemple à suivre.

Inventaire

Profitez des longues soirées d'hiver pour vous accorder un moment de répit. Tout en contribuant à diminuer notre inventaire d'anciens numéros du Pont'âge, ces revues vous procureront quelques heures de lectures intéressantes. Disponibles au secrétariat au coût de \$2.00 par numéro + \$0.50 de frais de poste. Notez que les volumes 1 et 2 sont épuisés.

Recrutement

Vous trouverez inclus dans les pages du journal un feuillet qui peut être utilisé pour recruter un(e) ami(e). La période de renouvellement est terminée et la très grande majorité de nos lecteurs nous sont restés fidèles. Faites connaître votre société dans votre entourage. □

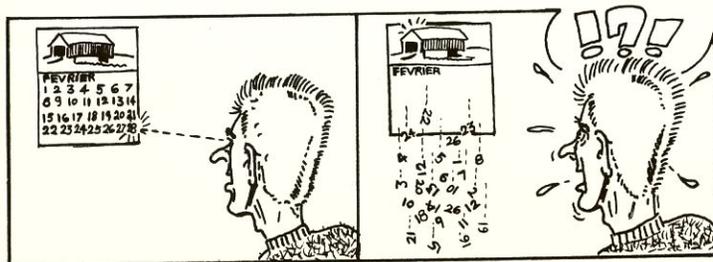
J'ai souvenance

En 1925, le ministère de la Voirie prend la relève du ministère de la Colonisation pour la construction des routes de la Gaspésie. A cette époque débute la construction du chemin Perron qui, au fil des ans, ceinturera toute la péninsule.
Histoire de la Gaspésie, Boréal Express.

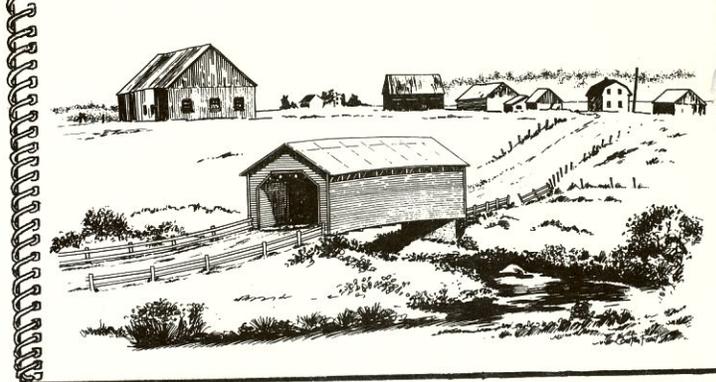
Le 22 avril 1977, soulevé par la crue des eaux, le pont de Villemontel quitte ses assises pour s'échouer à environ 800 pieds en aval. Une équipe de neuf membres du ministère des Transports réussit à remorquer l'épave sur ses culées avant que le niveau de la rivière ne baisse trop, ce qui aurait rendu l'opération impossible à réaliser. 61-01-07.
Bulletin Routier, Abitibi-Témiscamingue, Vol. 3 no 1, 1977

SQPC

Note: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge printemps 1987 est le 28 février.



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 + \$2.50 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.