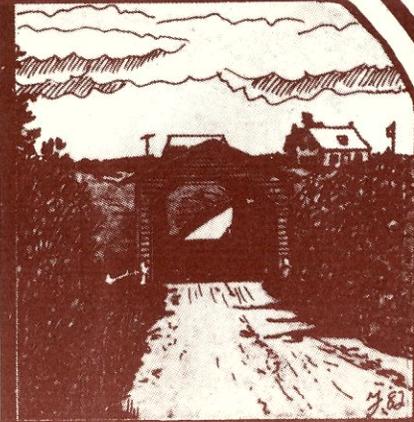


LE PONTÂGE

VOL VIII NUMERO 3

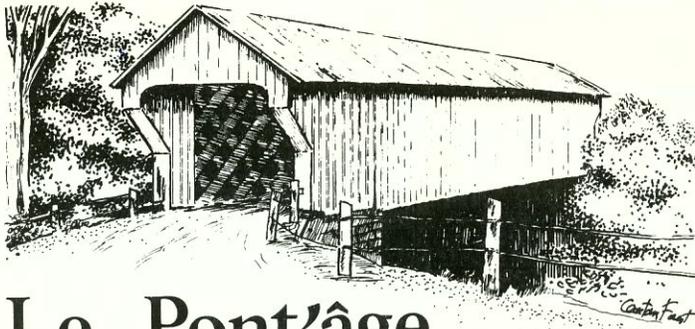
PRINTEMPS 1989



Le printemps vient de déchausser le pied des Appalaches. Entre ses vallons se contorsionne une petite route de terre sans issue. C'est là que, caché aux regards, le pont Francoeur subit les mauvais traitements, l'usure du temps. Depuis 1927, il en arrache notre pont. Saint-Sylvestre (61-40-03), mai 1986. Photo: Gérald Arbour.

**Société québécoise des
ponts couverts inc.**

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



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc.

Membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec

Président:.....Gérald Arbour(514)651-6443
 Vice-Président:.....Gaétan Forest(819)986-6045
 Trésorier:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(518)543-5569
 Directeur:.....Aimé Quintal(514)581-9945
 Directeur:.....Jean-Yves Paquin(514)456-3362

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.

DÉPÔT LÉGAL: 2e trimestre 1989
 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

Carte postale

Lors d'une assemblée régulière, les directeurs de la SQPC ont choisi la diapositive qui sera utilisée pour illustrer une carte postale. Parmi les 95 diapositives reçues, la majorité sont dignes de mention. Le jury a décerné une mention spéciale à M. Daniel Moisan pour sa photo du pont de Saint-Camille (61-75-03) et a proclamé M. C. Gary Beckstead gagnant grâce à sa diapositive du pont Freeport de Cowansville (61-45-02).

Cette scène hivernale a été fixée sur pellicule Kodachrome 25 ISO, objectif 28mm, 1/125s., F5,6, à 9hres A.M., en février 1983. La nouvelle carte sera disponible sous peu au secrétariat. Un grand merci à tous les participants.

Beckstead, C. Gary	Fiset, Jacques
Boudreau, Jean-Pierre	Gagné, Marcellin
Canaan, Milton	Moisan Daniel
Claudel, Marie-Odile	Pelletier, André
Elflein, Charles	Roy, Richard

Un engagement digne de mention?

La SQPC désire mettre sur pied la tenue d'un événement particulier visant à souligner le travail accompli par un individu ou un organisme dans le domaine de la conservation des ponts couverts. Voici quelques-uns des critères généraux qui seront appliqués pour l'examen des candidatures:

- implication évidente et soutenue pour faire classer, reconnaître ou restaurer un pont couvert.
- publicité, mise en valeur, retombées positives pour un ou les ponts couverts en général.
- événement exceptionnel demandant des décisions rapides démontrant la volonté de conserver un pont couvert menacé.

Afin de souligner des gestes significatifs, nous demandons aux membres de communiquer à la Société toutes les activités reliées au(x) pont(s) couvert(s) de leur région. Ce prix ne sera pas nécessairement attribué sur une base annuelle.

Sondage/excursion

Plus de vingt (20) questionnaires ont été retournés au sujet de la possibilité de tenir un événement autre que l'assemblée générale. La tendance actuelle indique que cette activité devrait avoir lieu au printemps ou à l'automne, échelonnée sur une fin de semaine complète et orientée vers des visites de ponts en Estrie et aux USA.

A cause de la difficulté d'organiser rapidement un tel événement, nous croyons pouvoir proposer une excursion pour l'automne 89. Si un ou des membres a une quelconque expérience dans l'organisation de ce genre d'excursion et qu'il souhaite planifier cette randonnée avec les membres du bureau de direction, s.v.p. contactez le secrétariat.

Guide Mondial, nouvelle édition

Plusieurs personnes travaillent fébrilement à faire les dernières corrections pour la nouvelle édition du Guide Mondial des ponts couverts. Cette édition sera la première depuis la fondation de la SQPC. A cause de cela, la section Québec sera plus complète que jamais. Malheureusement, une décision du Comité directeur du Guide Mondial fera que le pont couvert de Rawdon figurera de nouveau dans ce guide. L'on sait que la SQPC ne tient aucun compte des ponts "de fantaisie". Bien que plusieurs directeurs de la SQPC travaillent à titre personnel à l'élaboration de ce nouveau guide, il est important de préciser que la SQPC n'endosse pas cette décision du Comité.

Nom des ponts couverts

La municipalité de Clerval, en Abitibi, a procédé par voie de concours afin de trouver un nom pour son pont couvert. Le pont sera dorénavant connu sous le nom de Pont de l'Île (61-02-23). Plus de 25 municipalités ont donné suite à notre requête. Cette démarche a permis à la Commission de toponymie d'officialiser 28 noms



MUNICIPALITÉ DE
BRIGHAM

CASE POSTALE 70, BRIGHAM
QUEBEC JOE 1J0

Brigham est le troisième nom que porte cette municipalité depuis sa fondation en 1856. Adopté en 1981, le nom de Brigham honore la mémoire de Erastus Oakley Brigham, tanneur et conseiller municipal.

En mai 1988, un nouvel emblème est également dessiné avec comme écusson central, un pont couvert: "L'écu de forme héraldique illustrant un pont couvert typique de

la localité, témoigne d'un patrimoine historique bien conservé."* Cet emblème a été dessiné par Monsieur Normand Sirois, maire.

L'intérêt soutenu des édiles municipaux pour les biens patrimoniaux situés sur leur territoire signifie que les ponts couverts Balthazard (61-11-01) et Fortin (61-11-02) jouissent d'une attention toute particulière.

* Municipalité de Brigham, livret descriptif, 1988

* Une attrayante épingle à couleur est disponible au secrétariat de la Municipalité au coût de \$2.00. Ajouter quelques sous pour les frais de poste ou joindre une enveloppe pré-adressée.

SQPC, janvier 1988

LA GALERIE



PONT DE LA STATION ST-ARMAND (61-45-04)

Rivière de la Roche

Au pays de la Manicouagan

Gérald Arbour

En octobre 1988, Madame Louise Baron de la Société d'histoire de la Côte-Nord a réalisé une enquête historique sur le pont couvert de Baie-Saint-Ludger. Cette enquête a été commandée par la Municipalité dans le cadre des démarches effectuées en vue de faire classer ce pont couvert comme monument historique. Ce travail a été rendu possible grâce à une subvention du ministère des Affaires culturelles, Direction de la Côte-Nord.

Dans une lettre adressée à la Société québécoise des ponts couverts, madame Baron déplorait le fait qu'à cause de divers facteurs elle n'avait pu dépasser le stade de "brève" enquête historique. En conclusion de sa lettre, elle souhaitait que son travail puisse tout de même servir la cause de ceux qui espèrent que le plus grand nombre possible de ces constructions soient mis en valeur. Cette recherche révèle divers éléments intéressants qui contribuent à faire connaître davantage l'histoire d'un pont typique construit par le ministère de la Colonisation.

Baie-Saint-Ludger

C'est en 1930 que les premières familles s'installent sur les lots offerts par le ministère de la Colonisation. Cependant, le développement de Baie-Comeau comme centre industriel retiendra davantage l'attention et l'essor des petites communautés environnantes sera presque stoppé. Vingt ans après l'arrivée des premiers colons, Baie-Saint-Ludger n'est guère plus qu'un hameau habité par six familles.

Le réseau routier

Au début un simple sentier relie les différentes habitations de Baie-Saint-Ludger, et c'est à pied ou en chaloupe que l'on se rend au village voisin de Pointe-Aux-Outardes. Quelques années plus tard, un chemin "ponté" sera ouvert dans les marécages environnants. Ce n'est que vers le milieu des années 40 que le tracé

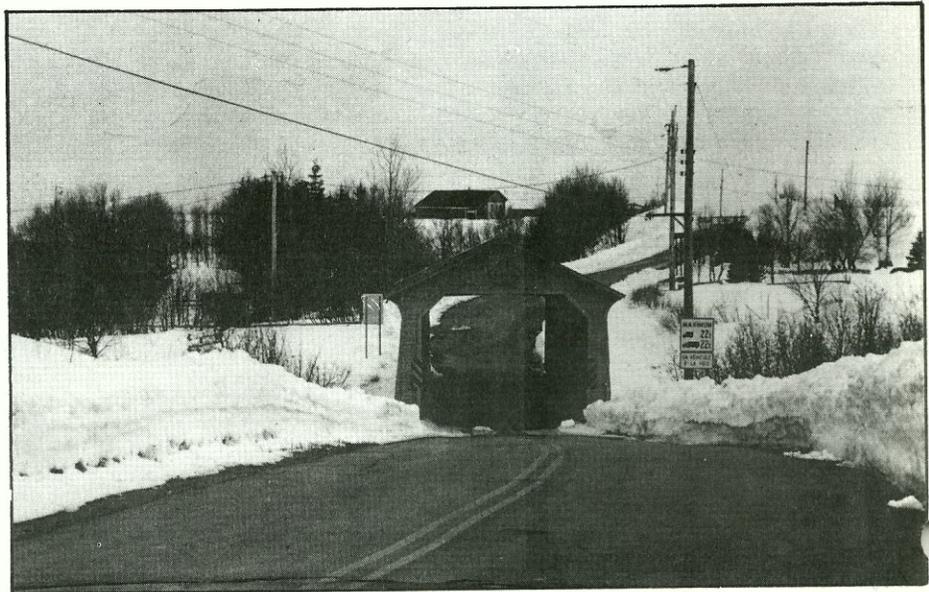
actuel de la route sera défini pour relier Baie-Saint-Ludger à la route nationale.

Les ponts

Dès leur implantation, les colons érigent des ponts en bois rond au-dessus des branches Est et Ouest de la rivière Saint-Athanase. Situés à proximité du fleuve, ces ponts sont à la merci des glaces qui pénètrent dans l'embouchure de la rivière. Au printemps, ils sont inutilisables pour des périodes plus ou moins longues et des réparations majeures doivent être faites à chaque fois. Les coûts de ces travaux sont trop élevés pour la poignée de colons établis de part et d'autre de la rivière. Une demande d'aide est acheminée au gouvernement afin que ce dernier construise un pont sur la branche Ouest, ce qui assurerait un lien permanent et sécuritaire entre Baie-Saint-Ludger et les paroisses environnantes. Cette aide sera accordée, ce qui mettra fin aux corvées pour la réparation des ponts.

Le pont couvert

C'est à cette époque que le pont couvert sera construit par le ministère de la Colonisation sous la direction du constructeur Nadeau, employé du Ministère. Ce constructeur a une excellente réputation tant pour la qualité de son travail que pour le soin qu'il apporte à dresser l'inventaire des matériaux utilisés pour la construction d'un pont. Les surplus sont retournés à l'entrepôt de Québec du Ministère. À Baie-Saint-Ludger, Nadeau a tenu compte des modifications proposées par Irénée Beaudet, ingénieur de district, pour ce qui est de l'aspect extérieur des ponts: larmier cintré, jambage excédentaire et portique arrondi (non appliqué ici). La scierie d'Émile Lapointe, implantée à proximité du site choisi pour la construction du pont, fournira le bois nécessaire. Principalement de l'épinette, matériau largement utilisé par le Ministère qui avait automatiquement des



61-62-03, Baie-Saint-Ludger, avril 1985, Photo: Gérald Arbour

droits de coupe dans les territoires de colonisation. Louis-Joseph Lapointe, est nommé conducteur des travaux et les Foster, Bouchard, Gauthier et Lavoie travailleront à la construction du pont. Une fois terminée, la structure est peinte en rouge à l'extérieur et en vert à l'intérieur. Au fil des ans elle sera repeinte en bleu et finalement en gris.

Année de construction: divergences

La majorité des informateurs situe le début des travaux au printemps de 1945 et la

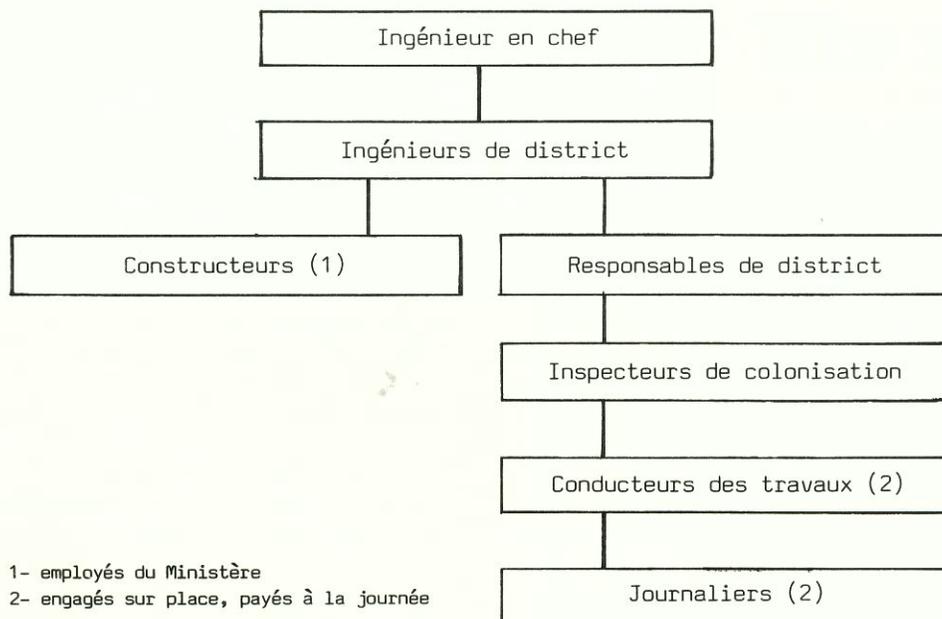
fin de ceux-ci à l'automne de la même année. Généralement, le Ministère fermait ses différents chantiers en novembre à cause du gel qui empêchait la construction d'assises convenables pour les ponts et les routes. Par contre, l'inspecteur de la Colonisation entré en fonction en 1944, note dans son rapport que le pont de Baie-Saint-Ludger est de construction récente.

Quoiqu'il en soit, malgré la construction du pont perma-

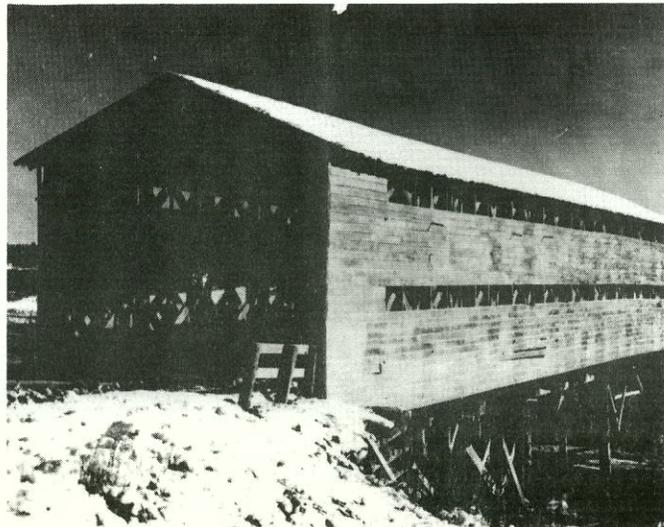
nent et l'amélioration du réseau routier, le déclin de Baie-Saint-Ludger est amorcé. Une fusion entre Baie-Saint-Ludger, Pointe-Aux-Outardes et Les Buissons se concrétisera 34 ans après l'ouverture du territoire à la Colonisation.

Niché au pied des grands barrages de la Manicouagan, le modeste pont rouge de Baie-Saint-Ludger, dernier de son espèce dans la région, jalonne la piste pour ceux qui viendront apprivoiser les turbulentes rivières de la Côte-Nord.

ORGANIGRAMME PARTIEL · MINISTÈRE DE LA COLONISATION



SOURCES: Le pont couvert de Baie-Saint-Ludger, Louise Baron, Société historique de la Côte-Nord, octobre 1988
Adolphe Simard, administrateur, ponts et chaussées, ministère de la Colonisation.



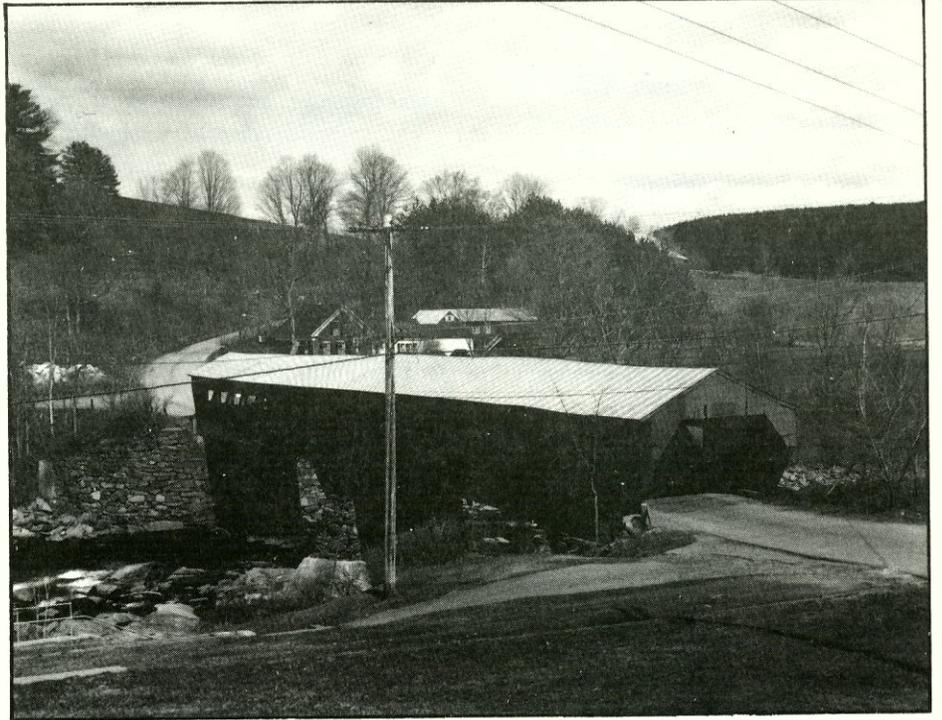
↑ Pont du Village (61-62-08), Grandes-Bergeronnes, rivière Grandes-Bergeronnes, 1900-1957. Photo: ANQ

(61-21-06), rivière aux Foins, Sept-Iles. Photo: ANQ →

Extrait de *The Seven Lamps of Architecture* de Ruskin

*Cité par Joseph D. Conwill
Traduction libre par
Jocelyne Bergeron*

Ainsi, lorsque nous bâtissons, pensons que nous bâtissons pour l'éternité. Que ce ne soit pas uniquement pour satisfaire aux goûts du jour ou pour répondre aux besoins du moment; faisons en sorte que notre descendance nous en remercie et pensons, à chaque pierre posée, qu'un jour viendra où ces pierres seront sacrées parce que nos mains y ont touché et que les hommes de demain diront, devant l'oeuvre que nous avons fait naitre de la pierre: "Regardez! Voilà ce que nos pères ont fait pour nous." En vérité, la plus grande gloire d'un édifice ne réside pas dans ses pierres ni dans l'or qui le décore. Non, sa gloire réside plutôt dans son âge et dans le sentiment profond de grandeur, d'austérité, de mystérieuse sympathie, que nous l'approuvions ou le condamnions, que nous ressentons dans ces murs usés par les vagues incessantes du temps. C'est dans leur témoignage du passage de l'homme, dans leur calme contraste avec le caractère de transition de toute chose, dans la force qui, au fil des saisons et des époques qui voient le déclin et la naissance des dynasties, et le visage changeant



Le pont Taftsville de Woodstock, Vermont, se trouve dans une région en plein essor, mais il a gardé ses "belles proportions" depuis 1836. Photo: Joseph D. Conwill.

de la terre et des limites de l'océan, conserve au bâtiment sa beauté pour l'éternité, relie les uns aux autres les temps oubliés aux âges du futur et constitue une part de l'identité des nations parce qu'il inspire la sympathie des peuples: c'est

dans cette marque dorée du temps que nous devons chercher la pure lumière, la vraie couleur et la quintessence de l'architecture.

Jocelyne Bergeron



Pont Rouge (61-58-08), Trinité-des-Monts, rivière Rimouski. Construit en 1933. Photo: Gaétan Forest, août 1988.



Pont de l'Aigle, Thomas Carroll (61-25-11), Montcerf, rivière Desert, construit en 1925. Photo: Gaétan Forest, juin 1988.

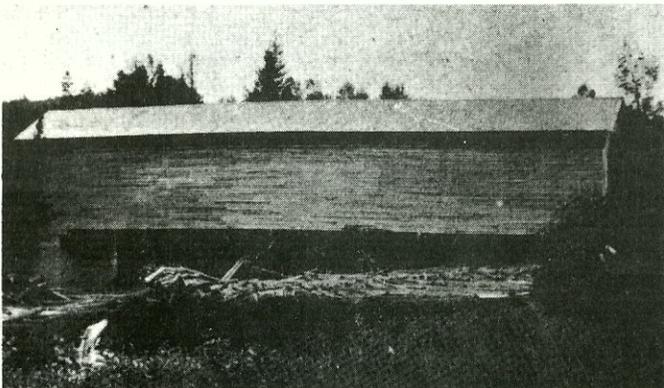
J'ai souvenir

Au printemps 1983, la municipalité de Preis-sac, en Abitibi, mettait en vente son dernier pont couvert. Une somme dérisoire de deux cents dollars versée par un entrepreneur lui permettait d'acquérir et de démolir un "vieux tas de bois", témoin de l'époque des derniers plans de colonisation en Abitibi, le plan d'Irénée Vautrin. On balayait ainsi du revers de la main un passé récent. (61-01-08; pont Vautrin)

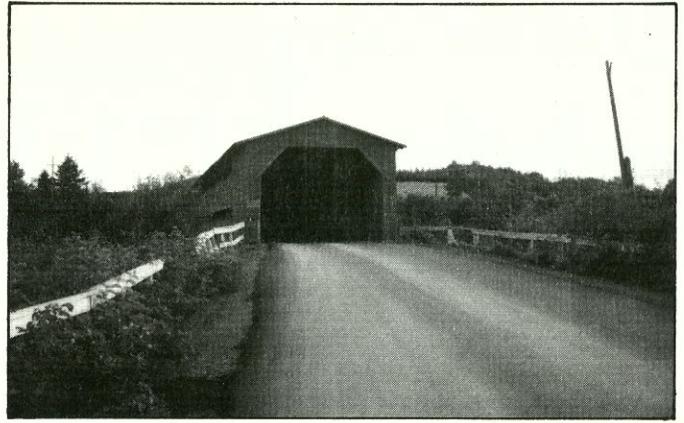
Lettre de Louis Vallée, ingénieur des Travaux publics à James McShane de la Commission de l'Agriculture et des Travaux publics, le 27 août 1887. Dans cette lettre, M. Vallée parle de l'examen qu'il a fait sur le pont de St-François-de-Montmagny, sur la rivière du Sud. Il décrit le pont comme une structure Howe à deux travées, l'une de 108 pieds, l'autre de 109 pieds et 8 pouces, sur deux culées et un pilier en maçonnerie. Ce pont a été emporté par un ouragan en juillet 1887. M. Vallée propose de rebâtir cette structure en fer pour une somme de \$4032. Le reconstruire en bois coûterait \$2166 (avec les matériaux de l'ancien pont: \$550.00). (61-47-04). Sources: dossiers des Travaux publics, ANQ.

A Saint-Edmond-du-Lac-au-Saumon, on avait déclaré "infaisable" un pont à la tête du Lac au Saumon. On voulait alors se convaincre de l'inutilité d'un pont à cet endroit. Monseigneur Blais, évêque du diocèse de Rimouski, avait refusé d'inclure dans la nouvelle paroisse de Saint-Edmond la rive nord du Lac au Saumon bien que celle-ci était déjà occupée par des colons. Devant le manque de collaboration de son évêque, l'abbé A. Bouillon s'empessa de correspondre avec le député Donat Caron. Dès le printemps 1908, l'arpenteur Gastonguay, du bureau des arpenteurs du Département de Québec déterminait le tracé de la route. Un pont couvert était terminé l'été suivant. Le 25 octobre 1908, le vicaire D.-A. Michaud bénissait le "Pont d'Union". (61-43-20). Note: ce pont sera remplacé par le pont Du Lac (61-43-14) en 1930 et celui-ci sera démolé en 1960.

Sources: Au grand jour ou les évolutions d'une paroisse canadienne: Saint-Edmond-du-Lac-au-Saumon, comté de Matapédia, Québec. Par l'abbé A. Bouillon, 1926.

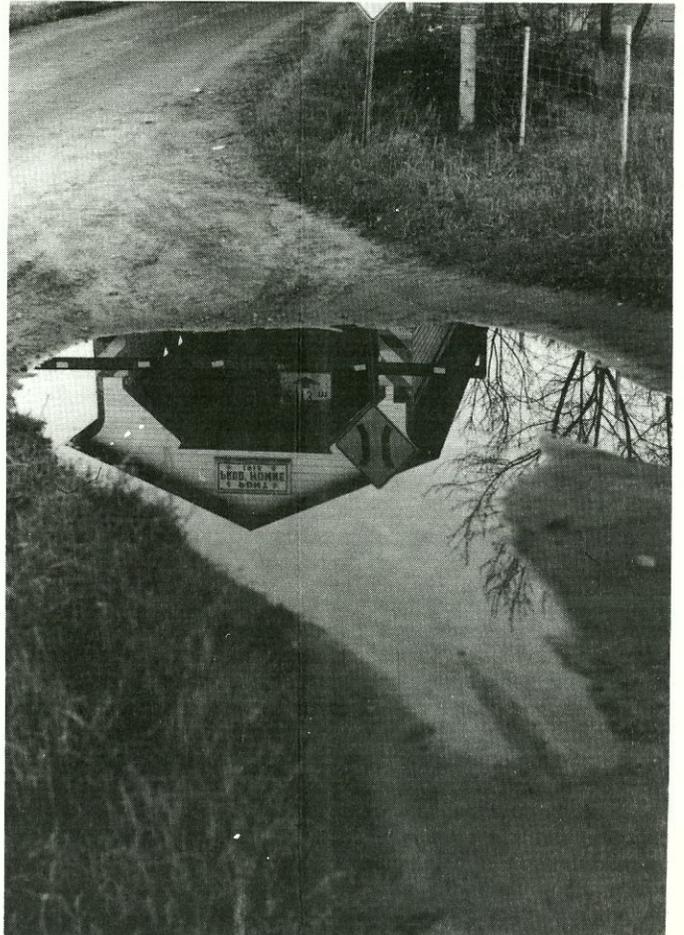


Pont d'Union (61-43-20), Lac-au-Saumon, riv. Matapédia 1908-1930. Photo: tirée du livre cité plus haut.



Pont du Lac (61-43-14), Lac-au-Saumon, rivière Matapédia, 1930-1960. Photo: Leo Litwin.

Dans l'album



L'empreinte d'un orage restitue un moment le souvenir inversé d'un portique tout de blanc miroité. A la fois présent en surimpression et fenêtre sur le passé, stagne une image tantôt de verre, tantôt de rides, tantôt évaporée. Emulsion d'argent aussitôt remplacée, puis de nouveau révélée, et enfin, cristallisée sous les premiers froids d'automne. Brébeuf (61-72-01). Photo: G. Arbour

D'un pont...

de ponts couverts. Afin de compléter ce dossier, la SQPC entend faire parvenir une nouvelle lettre aux municipalités qui n'ont pas encore eu l'opportunité de se prononcer sur la question. Cette collaboration SQPC/Commission de toponymie a ouvert la porte à de nouveaux projets et des développements intéressants sont à prévoir au cours des prochains mois.

Notre timbre c'est pour...

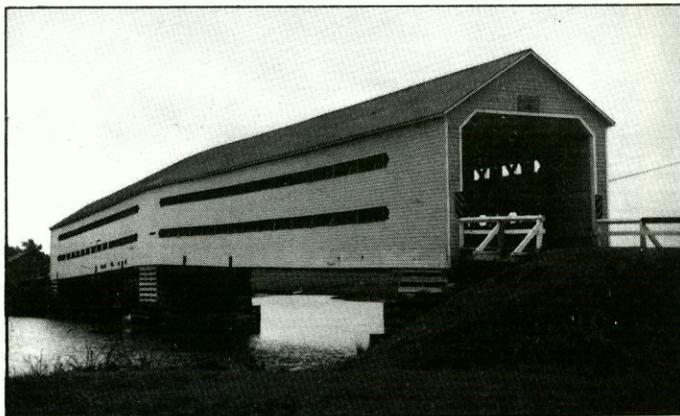
Le ministre des Postes accuse réception de notre requête au sujet de l'émission d'un timbre consacré aux ponts couverts. Notre requête sera étudiée par le Comité consultatif sur les timbres-poste lors de la programmation des timbres pour l'année 1991. Entretemps nous demandons aux membres de faire parvenir régulièrement des requêtes au ministre des Postes. La SQPC intensifiera ses démarches à l'approche de la réunion du Comité consultatif.

Rumeurs à Melbourne

Le pont couvert de Melbourne était le lieu de rencontre privilégié d'un groupe de motards. Quelques mois avant l'incendie, un événement tragique imputé à ce groupe de motards s'est produit dans la région. La rumeur veut que par vengeance, une personne reliée à cet événement aurait décidé de "punir" ce groupe en détruisant leur lieu de rencontre favori. Il est évident que les plus "punis" ne sont pas ceux que l'on croit.

Nouveau-Brunswick: 1989 débute mal

Des informations récentes en provenance du Nouveau-Brunswick indiquent que cette province a perdu deux (2) ponts couverts en l'espace de quelques mois. Le 16 janvier, un véhicule a heurté le pont Harris Steeves (55-01-10). Il est mentionné: "pont détruit". Ce pont était jumeau avec le pont Hartley Steeves (55-01-11). À Richibucto/Welford, la construction d'un nouveau pont était prévue et le pont couvert devait être fermé à la circulation à l'automne 89. Un incendie survenu le 14 février a anéanti ce projet. Le pont couvert East-St-Nicholas River #1 (55--05-02) a été complètement détruit. □



Pont Ste-Hélène (61-02-14), Mancebourg, rivière La Sarre, 1946-1977. Photo: Hugo Lundquist



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).

Guide "Les ponts rouges du Québec". Edité par la SQPC. Contient 80 pages d'informations: descriptions, cartes de localisation, historique, photos, schémas, glossaire, etc. Un outil essentiel pour la visite des ponts couverts. Coût: \$6.00 + \$2.00 poste.

Emblème officiel de la SQPC, sous forme d'un écusson 2 couleurs sur fond blanc. Coût: \$2.50 + \$0.50 poste.

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 4 ou \$5.00 pour 12.

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

Cassette Beta ou VHS du diaporama "Un toit sur la rivière": \$2.00 + \$2.50 frais de poste.

Cartes postales. 21 cartes différentes de ponts couverts du Québec \$0.35-la carte + frais de poste (1/4 \$0.55, 4 et plus \$0.96)

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