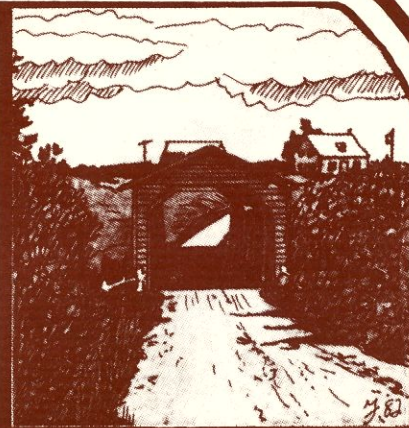


LE PONTÂGE

VOL IX NUMERO 2

HIVER 1990



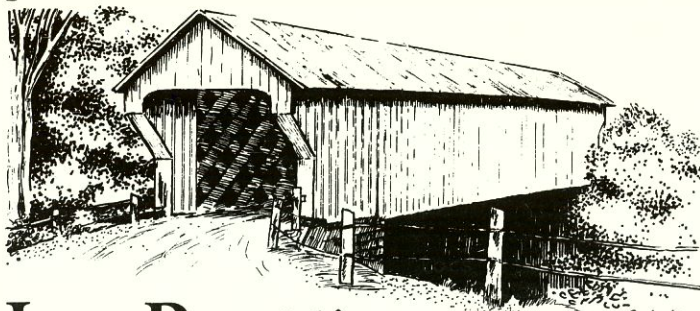
SAFARI 1989, VERMONT

30 septembre et 1er octobre

Photo: Pierre Duff, (Pont Upper 45-10-03, Troy, Vt.)

**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(207)864-2287
 Directeur:.....Jean-Yves Paquin(514)456-3362
 Directeur:.....André Pelletier(514)655-2405

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.

DEPOT LEGAL: 1er trimestre 1990
 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, McMasterville. QC. J3G 5G2

Meilleurs vœux à l'occasion
 de 1990



Pont Juste-Aza: correction

La Commission de toponymie nous avise qu'elle ne peut retenir le nom Juste-Aza pour le pont de La Baie (61-17-06) car ce nom ne correspond pas à l'un des critères de la Commission: Monsieur Simard est toujours vivant. La Commission ne retient que les noms de personnes décédées depuis un certain temps. Comme nous espérons que Monsieur Simard sera parmi nous de nombreuses années encore, la Ville de La Baie a été avisée de retenir un autre nom pour ce pont.

Par contre d'autres noms ont été officialisés:

Pont Kelly, 61-25-13
 Pont Pierre-Carrier, 61-42-05
 Pont Rouge, 61-44-01
 Pont de Capelton, 61-67-02
 Pont de Milby, 61-67-03

La Bostonnais s'inquiète

Une bonne journée, une équipe du ministère des Transports s'amène et installe des gabarits aux ponts Ducharme (61-37-02) et Thiffault (61-37-03) de la Bostonnais. Personne à la Municipalité n'est avisé de cette décision. Le secrétaire de la Municipalité a contacté la SQPC afin de savoir si de telles mesures étaient courantes. Notre réponse fut que l'installation de gabarits permettait de préserver les structures contre un usage abusif tout en sacrifiant généralement l'aspect esthétique. Quant à la façon de procéder du ministère des Transports, nous n'avons eu d'autre choix que de le référer au responsable local.

Cartes postales

Trois nouvelles cartes viennent s'ajouter à la liste des ponts couverts reproduits sur carte postale. Il s'agit des ponts Molesworth de Macamic (61-02-13), de Saint-Edgar (61-10-05) et Gibson de Melbourne (61-57-02).

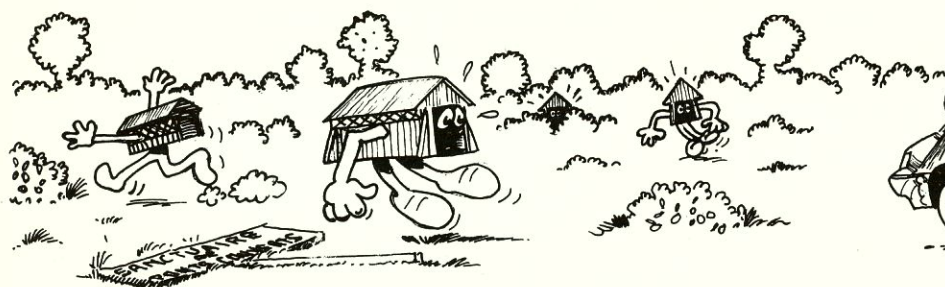
Criez-le sur les toits...

Les commentaires recueillis auprès de ceux qui ont fait l'acquisition de cette affiche sont extrêmement favorables. Si vous n'avez pas encore commandé la vôtre, faites-le maintenant. Il est à noter que le prix de l'affiche est de 1,00\$, le reste de la somme est consacré à la poste et à l'emballage. Donc, si vous commandez une ou trois affiches par exemple, les frais de poste de 3,00\$ seront toujours les mêmes.

Proulxville fait appel à la SQPC

La municipalité de Proulxville a demandé à la SQPC de la seconder dans le choix d'un nom pour son pont couvert. Les noms soumis visent à honorer les premiers ingénieurs en chef du ministère de la Colonisation. Si un des noms suggérés est retenu, il s'agira de la première fois qu'une personne reliée de près au monde des ponts couverts sera honorée.

Safari 1989



Le samedi 30 septembre 1989, la SQPC inaugurait officiellement son premier safari. Trente sept participants ont répondu à l'appel et se sont rassemblés au pont de Province Hill (61-11-03), le point de départ du safari. Le beau temps était au rendez-vous. Une longue caravane composée d'une quinzaine de voitures a pris la direction de la frontière vers 10h00 AM. Les formalités douanières accomplies, le premier pont visité dans le comté d'Orleans fut le pont Lower (45-10-02), de Coventry. Cette structure, longue de 26,5 mètres (87'), est un bel exemple de ferme Paddleford typique à la Nouvelle-Angleterre. Construite en 1881, elle enjambe la rivière Black. Le deuxième objectif fut le pont Upper (45-10-03), de Troy. Supporté par une ferme classique de type Town, il présente des ressemblances étonnantes avec notre pont Province Hill. Il est vrai que ces deux structures sont situées à moins de 6 kilomètres l'un de l'autre, de part et d'autre de la frontière. De plus, le pont Upper enjambe la rivière Missisquoi, qui prend sa source au Québec. C'est d'ailleurs à ce site qu'a été prise la "photo de famille" publiée en page couverture. Les berges escarpées de la rivière Missisquoi, en amont du pont Upper, ont été le décor d'un pique-nique des plus agréable.

Les autres ponts au programme de la journée étaient localisés dans le comté de Franklin. Il fallait donc rouler sur une distance de 24 kilomètres sur la route 242, passer au pied du mont Jay pour finalement atteindre le village de Montgomery, dans la vallée de la riviè-

re Trout. Les ponts West Hill (45-06-09), Hopkins (45-06-01) et Longley (45-06-08), tous du modèle Town, seront tour à tour visités. Le premier, construit en 1883 sur le West Hill Brook, est un peu à l'écart des sentiers battus; le second, visible de la route 118, construit en 1875, enjambe la rivière Trout, tandis que le troisième, également visible de la 118, est érigé sur la même rivière. Il date de 1863. Par la suite le groupe retourna à Montgomery pour visiter les ponts Comstock (45-06-04), sur la rivière Trout, et Fuller (45-06-05), sur le Black Falls Brook. Situés en plein village, ces ponts à treillis sont à une faible distance de marche l'un de l'autre et ont été construits respectivement en 1883 et 1890. Le pont Fuller, long de 15,2 mètres (50'), sera la plus courte structure visitée au cours de ce périple. Le programme de la journée étant ainsi réalisé, plusieurs se sont dispersés à Montgomery Center afin de faire des emplettes et pour se retrouver plus tard au Eagle Lodge où des réservations avaient été faites. Après le souper, les participants ont pu assister à un superbe diaporama présenté par M. Richard Roy.

Le dimanche 1er octobre, la troupe termina la visite des ponts couverts du comté de Franklin par les ponts Hutchins (45-06-07) et Hectorville (45-06-06), situés tous deux sur le South Branch Trout River. Ces structures Town furent érigées en 1883 par des bâtisseurs de ponts réputés dans la région, les frères Jewett, qui ont également construit les ponts West Hill et Comstock. Le pont Hector-

ville a été contourné récemment et la beauté du site s'en est trouvée altérée. Poursuivant son parcours en direction sud par les routes 118 et 109, le groupe est entré dans le comté de Lamoille pour découvrir un véritable bastion de structures à doubles poinçons (Queenpost) enjambant la rivière North Branch Lamoille. Cinq ponts construits en 1895 ont été tour à tour photographiés. Upper/Morgan (45-08-07) et Lower/Lumber Mill (45-08-06) à Belvidere, Upper/Coddington Hollow (45-08-15), Middle/Dallas (45-08-14) et celui du Village (45-08-13), à Waterville. Le pont Upper/Coddington Hollow, communément appelé "Kissing Bridge", était en réfection. Le dîner a été pris sur les rochers en bordure de la rivière, à proximité du pont Middle/Dallas, un magnifique site.

Le safari s'est terminé officiellement par la visite des deux ponts Burr de Jeffersonville, le pont Station (45-08-02) sur la rivière Lamoille, le plus long pont du safari avec 46,3 mètres (152'), construit en 1887, et le pont Jeffersonville (45-08-01), sur la rivière Brewster. Les participants se sont par la suite dispersés dans toutes les directions.

L'expérience du safari 1989 s'est soldée par un bilan positif. La participation des membres a dépassé toutes les espérances. Le temps d'automne superbe a aidé à maintenir les sourires et a encouragé l'ardeur des photographes. Il est à souhaiter qu'une telle activité se répète au cours des années à venir.

4 En Terre de Caïn

Gérald Arbour

Des ponts couverts il s'en est construit partout au Québec, même dans des régions qui ont été reliées au reste de la province par un réseau routier digne de ce nom depuis moins de 20 ans. La grande et la petite histoire des ponts rouges passe par des villages au nom évocateur: Manitou, Chaloupe, Rivière au Tonnerre...

La Moyenne Côte Nord, c'est le fief des ingénieurs Emile et Thomas Normandeau, du ministère de la Colonisation. Les constructeurs Alfred Lévesque et Guillaume Leblanc sont de réputés constructeurs de ponts dans la région. La scierie d'Aimé Tremblay de Rivière au Tonnerre fournit la plupart des pièces de bois nécessaires pour la construction; de l'épinette pour les poutres, du sapin pour les croisillons. Des matériaux coupés localement. Le lambris, le fer, les clous et la peinture proviennent de l'entrepôt du Ministère à Québec.

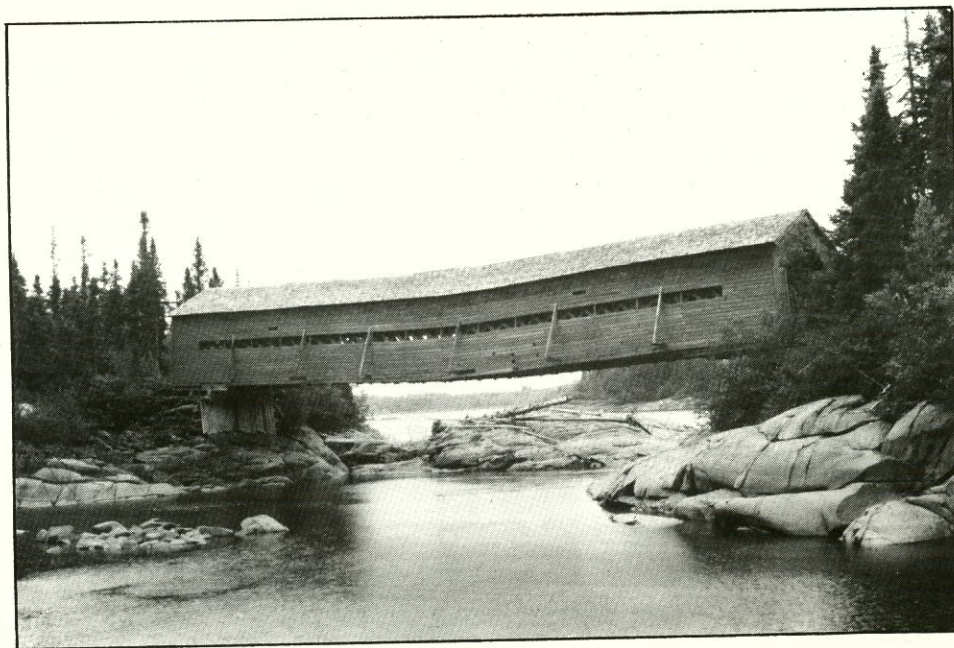
Lors de la construction des ponts, le projet d'une route carrossable le long de la Côte est une idée saugrenue. Le sujet est abordé timidement lors des

campagnes électorales; politique oblige. S'il n'y a pas de route, alors pourquoi ce besoin d'ériger au prix d'un incroyable déploiement d'efforts et d'ingéniosité des structures dont certaines n'ont jamais été traversées par un véhicule automobile? De tout temps, la poste, et plus tard le télégraphe, ont traduit concrètement le phénomène de possession d'un territoire et le sentiment d'appartenance à une société. Plusieurs habitants de la région ont encore présent à la mémoire l'image de leur père préparant l'attelage de chiens pour livrer et cueillir le courrier à Sept-Iles. Ou bien eux-mêmes ont travaillé à l'entretien de la "ligne". Bien que certains opérateurs de télégraphe avaient parfois un comportement digne des ermites, ces gens jouissaient d'une notoriété indéniable au sein de la communauté. C'est par eux que les nouvelles, bonnes ou mauvaises, étaient connues. Ce sont eux également qui suivaient le mouvement des bateaux d'approvisionnement. Au fil des ans, il est devenu nécessaire d'améliorer les conditions de travail de ces pionniers. Des ponts, de différents types,

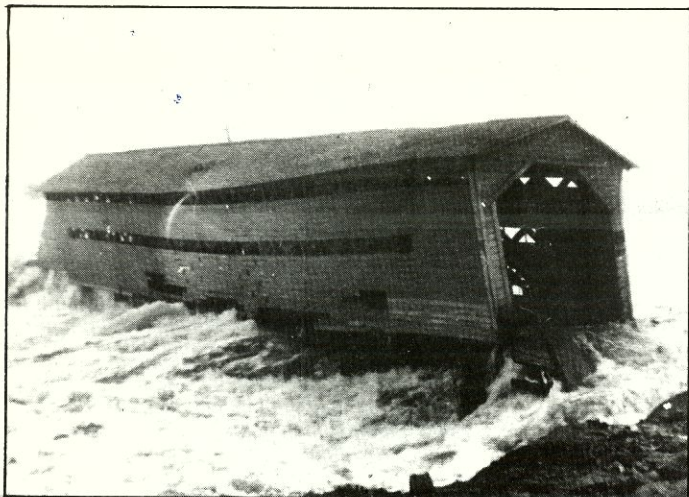
ont été construits; couverts sur les rivières précédemment mentionnées, suspendu comme à la Matamek, à mi-hauteur sur le Duck Creek. Les cours d'eau importants (Moisie, Sheldrake et autres) ont été domestiqués il y a peu de temps. Rendus sur ces rives, les voyageurs utilisaient la chaloupe ou le bac en été et traversaient sur la glace en hiver. Des hivers longs et rigoureux où "cela gelait dût".

Avec la pêche, qui a donné naissance à plusieurs villages, l'industrie du bois a été l'autre pôle de développement de la Côte Nord. Sur les bords de la rivière Chaloupe par exemple, la famille Bond a longtemps exploité une scierie. Le pont sur la rivière était mis à contribution pour le transport du bois. Ayant fait l'acquisition d'un cheval particulièrement lourd, Walter Bond a cru nécessaire de doubler le tablier du pont couvert. Les passages fréquents de la bête et de son chargement causaient un stress inquiétant pour cette structure.

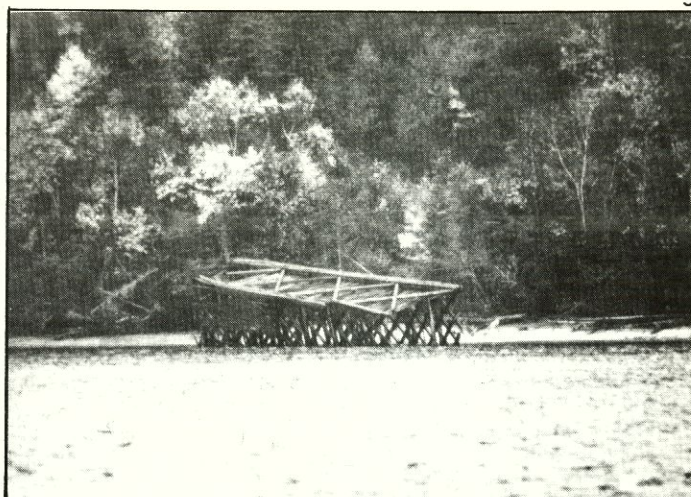
A la fin des opérations à la scierie, le pont ne reçoit



Pont de la Chaloupe (61-21-01; 1924-1979) attendant le moment propice pour se transformer en épave. Photo: Joseph Conwill, 17 juillet 1976.



Pont de Rivière au Tonnerre (61-21-04; 1922-1959) sur le point d'être emporté. Photo: coll. Société historique Hâvre-St-Pierre, Société d'histoire du Golfe, Sept-Îles.



Restes du pont de la Manitou (61-21-02; 1923-1980) échoués dans la baie. Photo: Affaires Culturelles, 1979

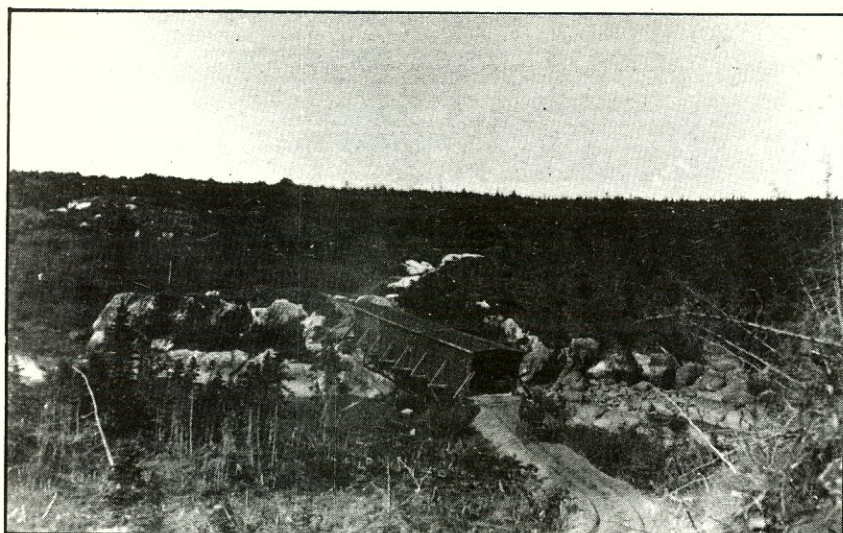
plus d'entretien. Un coup d'eau particulièrement important le désarçonne de ses assises à l'automne 1979 et il roule jusqu'au fleuve où il se brise définitivement. Lors de sa construction en 1924, le bois était venu par la mer, remorqué par deux barges. Cinquante-cinq ans plus tard, il retourne à la mer. Étrange destin. Le pont voisin de la Manitou, construit en 1923, est victime du même coup d'eau. Inutilisé lui aussi depuis l'abandon du poste télégraphique et la fin du flottage du bois sur la rivière, il s'échouera dans la baie où sa carcasse sera visible quelque temps avant qu'une forte marée l'entraîne au large où il coule.

Vingt ans auparavant, les éléments avaient déjà fait une

autre victime à Rivière au Tonnerre. En octobre 59, une inondation endommage sévèrement le pont couvert. Tordu, brisé, il est ancré aux berges en attendant d'être démolé. Moins dramatique, le sort des ponts sur les rivières Couture et Magpie a été scellé par les équipes de démolition, le temps ayant laissé des cicatrices irréparables.

Dans ces communautés isolées, la mémoire, l'histoire, les souvenirs, vous les rencontrez sur la rue. En faisant la "drave", Alphonse Aubin a sauté la première chute de la Manitou avec son embarcation. C'était en 1918 et c'est un miracle qu'il ait survécu, disent les anciens. On en parle encore. En juillet 1989, M. Aubin était

aux chûtes Manitou pour dévoiler une plaque soulignant son aventure. À Rivière au Tonnerre, nombreuses sont les personnes qui ont vécu diverses expériences avec un bœuf, qui, le soir venu, s'abritait dans le pont couvert. Des cornes longues comme cela c'est un argument convaincant. Partout le long de la Côte, ces ponts ont été un élément important dans la vie de tous les jours; on y jouait étant jeune, on y a travaillé plus tard. Il est possible d'en parler comme s'ils étaient partis hier. Les ponts modernes qui les ont remplacés ne suscitent aucune émotion. Impersonnels, ils ont été construits par des gens venus d'ailleurs. Les pionniers ne sont plus concernés comme "dans le temps". □



Pont de Magpie (61-21-05; 1923-1965) construit par Emile et Thomas Normandeau. Photo: Marie-Ange Roussy, c1935, de Société d'histoire du Golfe, Sept-Îles.

Les Aînés ont raconté:

Mme Astrid Boudreau, Rivière au Tonnerre
M. Albert Bouchard, M. Cyrille Touzel, Sheldrake
M. Donald Galienne, Matamek

Le plus jeune a beaucoup marché:

M. Sylvain Beauregard, Sept-Îles



Pont Percy (61-27-01), photo: Gaétan Forest, janvier 1983

Un honneur mérité

Dimanche le 8 octobre, plus de 100 personnes ont répondu à l'invitation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada pour assister au dévoilement d'une plaque au pont couvert de Powerscourt (61-27-01).

L'installation de cette plaque couronne les démarches entreprises il y a quelques années par divers groupes afin d'empêcher la démolition de cette structure unique au monde. Plusieurs orateurs se sont succédés à la tribune afin de souligner l'importance du pont Percy dans le développement de cette partie de la vallée de la Châteauguay.

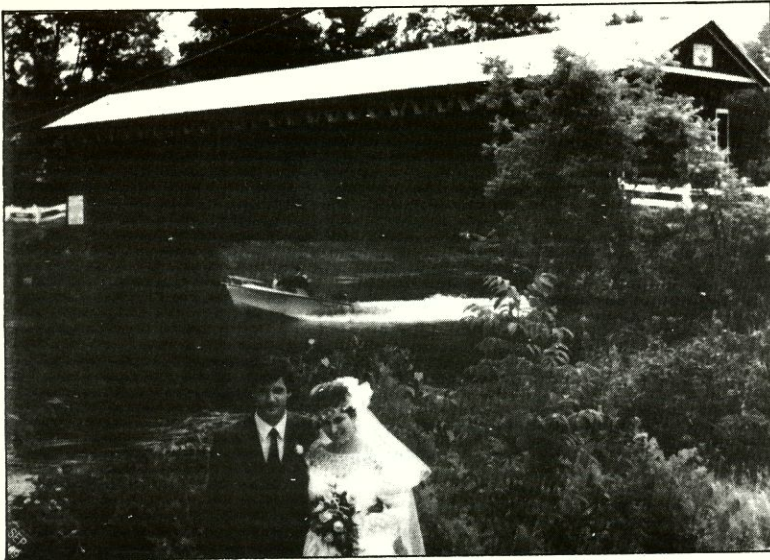
La revue annuelle de la Société historique de la Vallée de la Châteauguay * souligne également cet événement en consacrant plusieurs pages de son numéro de 1989 au pont couvert de Powerscourt. Monsieur Robert Passfield signe un texte qui traite du pont Percy et de la structure McCalum en général (en anglais, \$11.50).

* S.H.V.C., C.P. 61, Howick, Québec, JOS IGO

S.Q.P.C. octobre 89



DANS L'ALBUM



Été 1989. Jay Farfan et Aura Andrade ont uni leur destinée à Fitch Bay. Le jeune couple vit et travaille maintenant sur l'île de Baffin.

Tant qu'à être nommé officiellement, aussi bien le faire savoir! St-Dominique-du-Rosaire (61-01-05).

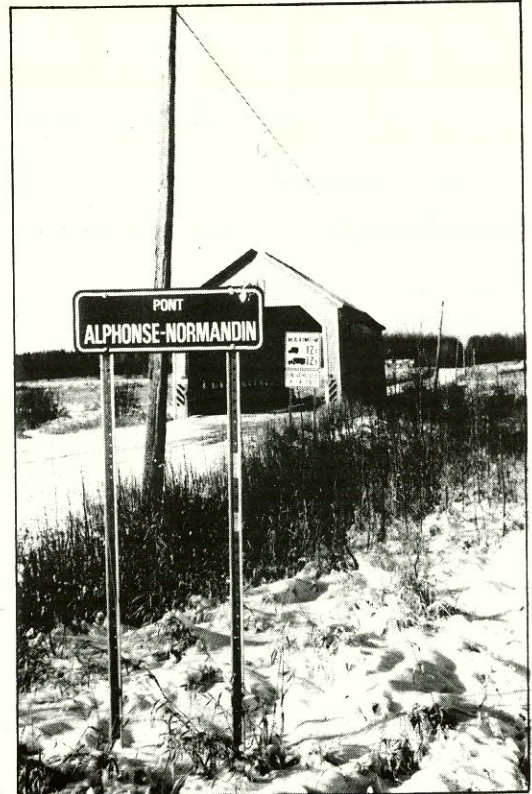
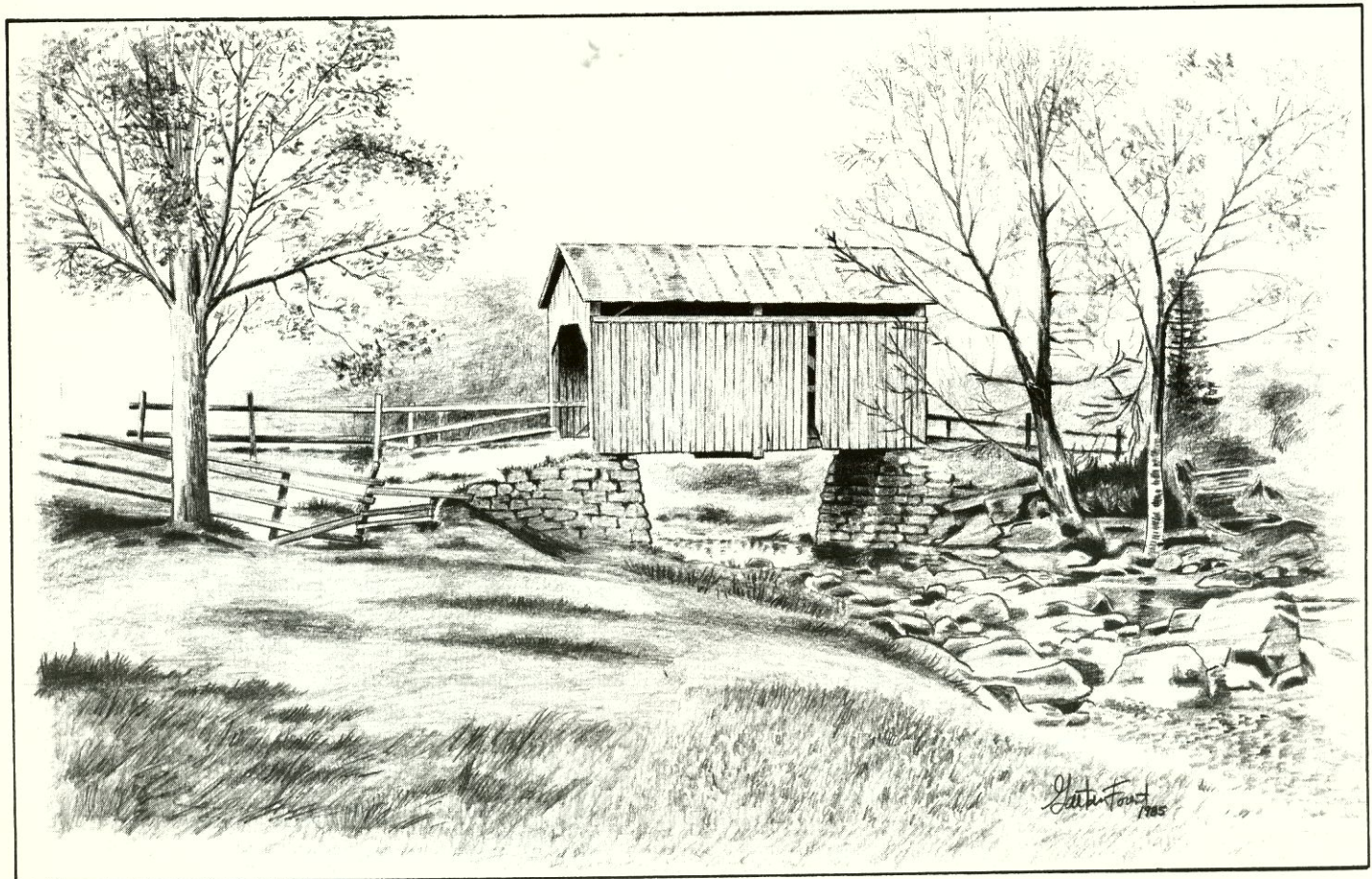


Photo: Gérald Arbour, novembre 1989

LA GALERIE



PONT SEVIGNY (61-44-03) sur la rivière Blanche, près de Ireland.

Le ministère des Transports du Québec

DIRECTION REGIONALE 01, BAS-ST-LAURENT, GASPESIE, ILES-DE-LA-MADELEINE

Depuis plusieurs années, la situation des ponts couverts de la région Bas-St-Laurent/Gaspésie n'a cessé d'être alarmante. Pour certains des 18 ponts couverts situés sur ce territoire, les mois sont comptés.

Dans ce troisième article consacré aux Directions régionales du ministère des Transports, nous vous livrons les réponses de Monsieur Richard Hébert, ingénieur. Les propos de Monsieur Hébert ne comportent aucune garantie quant au maintien de la réserve actuelle de ponts couverts dans cette région. Au contraire. Le ton général de l'entretien démontre une fois de plus la nécessité d'élaborer et faire adopter dans les plus brefs délais une politique provinciale de gestion du parc de ponts couverts.

Voici la liste des ponts couverts de la région 01:

Port-Daniel, 61-10-03
St-Edgar, 61-10-05
Grande-Vallée, 61-23-01
St-Onésime, 61-32-02
St-René de Matane, 61-42-01
St-Jérôme de Matane, 61-42-03
Les Boules, 61-42-04
St-Ulric, 61-42-05
St-René de Matane, 61-42-06
Causapscal, 61-43-02
Routhierville, 61-43-04
St-Benoît-Joseph-Labre (Amqui), 61-43-05
St-Anaclet de Lessard, 61-58-03
Mont-Lebel, 61-58-04
Bic, 61-58-05
Ste-Odile, 61-58-07
Trinité des Monts, 61-58-08
St-Jean de la Lande, 61-71-03

SQPC: Qui est propriétaire des ponts couverts situés dans votre district?

R.H.: Tous les ponts couverts de la région Bas St-Laurent/Gaspésie sont de juridiction municipale sauf cinq (5) qui appartiennent au ministère des Transports:

- St-Jérôme (passant au dessus de la rivière Matane);
- New-Richmond (rivière Petite-Cascapédia);
- Les Boules (rivière Tartigou);
- Mont-Lebel (rivière Neigette);
- St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal (rivière Matapédia).

SQPC: Le pont couvert de Ste-Cécile-du-Bic, sur la rivière Hâtée, a déjà mesuré environ 140'. Dans quelles circonstances et quand a-t-il été amputé de près de 60'?

R.H.: En 1973, une travée de soixante (60) pieds de long, du pont de Ste-Cécile du Bic a brûlé parce qu'un fil électrique s'est rompu et

a percuté cette partie du pont. Considérant les coûts élevés de reconstruction et du fait que même neuf, ce type de pont ne répondait plus aux charges actuelles des camions, nous avons retenu l'option d'un pont couvert avec une (1) travée.

SQPC: Le Bas St-Laurent/Gaspésie est une des régions où il s'est construit le plus de ponts couverts. Aujourd'hui, il en subsiste très peu, et c'est également l'endroit où il s'est effectué le moins de réparations majeures au cours des dernières années. Parmi les "décideurs" existe-t-il une volonté de renverser ces tendances?

R.H.: Lors des années passées, le ministère des Transports a investi l'argent nécessaire pour des réparations majeures sur les ponts couverts aux endroits où il était rentable de procéder à de telles réparations. Les principaux critères d'évaluation pour conserver et réparer un pont couvert sont:

- la circulation locale (trafic peu lourd);
- s'il existe un chemin de détour à proximité pour le transport lourd;
- la volonté du milieu à conserver ces structures même si elles ont une capacité portante inférieure aux charges légales;
- il faut que le pont soit économiquement réparable sans être obligé de le reconstruire.

En résumé, il faut que le Ministère soit en mesure de lui fournir les caractéristiques nécessaires à rencontrer les besoins du milieu.

SQPC: La Matapédia a vu quelques-uns de ses ponts couverts être démolis récemment. D'autres structures nécessitent des réparations. De ces faits découlent plusieurs questions:

- Quelle est la fréquence des inspections sur ce type de ponts et de quelle nature sont ces inspections?
- Quelles sommes ont été investies au cours des 5 dernières années afin de maintenir ces constructions en bon état?
- Quel(s) pont(s) couvert(s) sera(ont) rénové(s) au cours du prochain exercice financier?

R.H.: - Une inspection sommaire est effectuée chaque année et une inspection générale est réalisée à tous les trois (3) ans.

- Au cours des cinq (5) dernières années, une somme globale de 161 800\$ a été investie sur quatre (4) structures couvertes dans notre région.

- Pour l'année financière 1990-91, les structures suivantes seront rénovées, c'est-à-dire le pont couvert de St-René-de-Matane

et celui de St-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal. Le pont de St-Benoit-Joseph-Labre quant à lui, subira des réparations mineures au niveau du tablier, des tirants et des lambourdes dès cet automne.

SQPC: Dans vos rapports avec les municipalités où se trouvent des ponts couverts est-ce que l'accent est mis davantage sur la conservation ou si vous préférez donner suite aux résolutions demandant le remplacement d'un pont rouge?

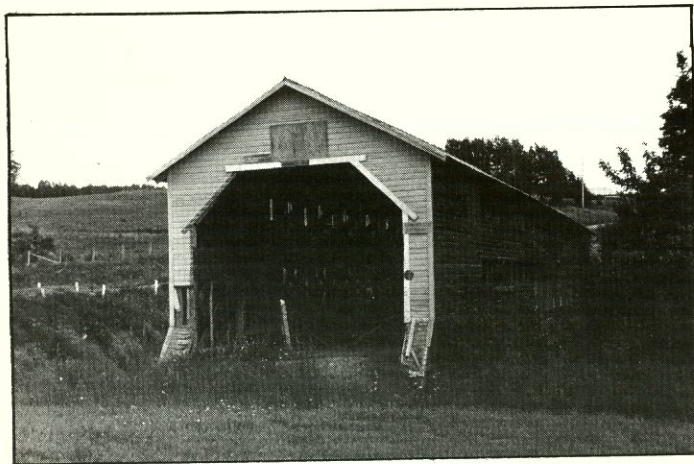
R.H.: Ces deux (2) interventions sont fonctions de nombreux critères, entre autre de l'insuffisance de la capacité portante de la structure. Il est facile de comprendre qu'en 1989 les charges des camions de transport ne sont plus les mêmes qu'il y a vingt (20) ans. Par ce fait, il nous est plus prioritaire pour l'instant d'investir sur les structures pouvant répondre aux besoins actuels du milieu.

SQPC: Dans les cas de démolition à St-Léon-le-Grand et Causapscal, quels critères ont été retenus pour procéder au remplacement de ces ponts?

R.H.: Ces deux (2) ponts couverts ne répondaient plus aux besoins du milieu (capacité insuffisante même réparés) et dans l'état où ils étaient lors de notre prise de décision, ces ponts auraient demandé des déboursés trop élevés pour qu'ils puissent simplement répondre à un minimum de sécurité pour les usagers de la route.

SQPC: Est-ce que des abandons, démolitions ou contournements de ponts couverts sont prévus dans un proche avenir? Si oui, lesquels?

R.H.: Au cours des années à venir, nous prévoyons démolir le pont couvert situé à Ste-Odile-sur-Rimouski à cause de la sécurité publique et du manque d'attrait de ce pont.

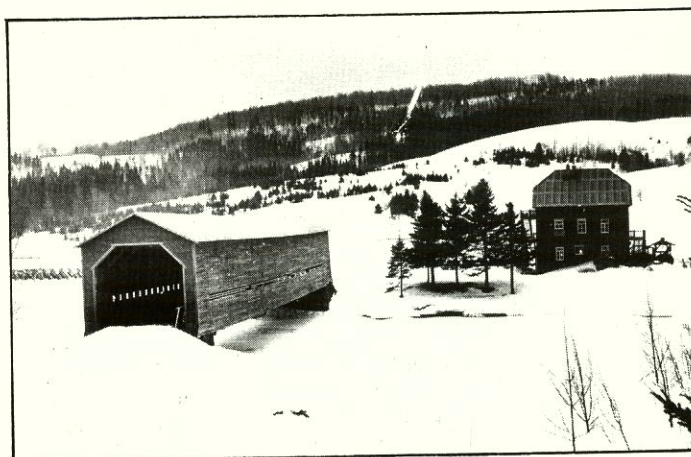


Pont Beauséjour (61-58-07), construit en 1932 sur la rivière Du Brulé. Photo: Gérald Arbour, juillet 1986.

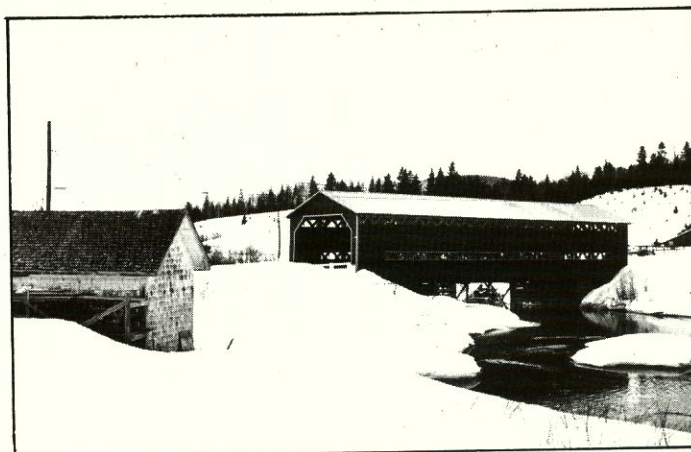
Les ponts qui seront abandonnés, sont ceux qui ne sont pas ouverts actuellement à la circulation et il s'agit de ceux-ci:

- St-Jérôme-de-Matane (rivière Matane);
- Port-Daniel (rivière Port-Daniel);
- Trinité-des-Monts (rivière Rimouski);
- St-Jean-de-la-Lande (rivière Jerry);
- St-Onésime-d'Ixworth (rivière Ouelle).

Par conséquent, le ministère des Affaires culturelles devra investir les sommes nécessaires à la conservation de ces ponts.



Pont Rouge (61-58-08), de Trinité-des-Monts, construit en 1933 sur la rivière Rimouski. Photo: Gérald Arbour, mars 1984.



Pont de St-Jean-de-la-Lande (61-71-03), construit en 1940 sur la rivière Baker (Jerry). Photo: Gérald Arbour, mars 1984.

SQPC: Est-ce que des mesures sont ou seront prises pour empêcher l'utilisation abusive de certains ponts, utilisation qui, à la longue, cause des dommages irréparables?

R.H.: Dans le passé, notre Ministère a proposé d'installer des gabarits aux extrémités des structures affectées et la plupart des municipalités concernées se sont fortement opposées à cette mesure, sauf celle de Grande-Vallée.

Actuellement, sur tous les ponts couverts de notre territoire, des panneaux de limitation de charge et ainsi que d'autres y sont implantés et lorsque cette signalisation n'est pas respectée, la Sûreté du Québec émet (sur plaintes) des amendes aux camionneurs fautifs.

SQPC: Au delà de la question budgétaire, en tant que gestionnaire de biens publics, estimez-vous qu'il puisse être avantageux de conserver en bon état les ponts couverts de votre district?

R.H.: Certainement. Selon l'attrait touristique d'une municipalité, il est très avantageux de conserver en bon état les ponts couverts.

Etant donné que notre région est fortement touristique, l'impact économique est loin d'être négligeable. Par exemple, cet été nous avons repeint le pont couvert de la municipalité de Grande-Vallée en Gaspésie.

SQPC: Dans tous les cas où il est nécessaire de fermer un pont couvert à la circulation, quelles mesures souhaiteriez-vous voir appliquer afin de réduire considérablement les délais de réouverture?

R.H.: Dans le cas où la structure est réparable (après analyse), cela dépend surtout des disponibilités budgétaires. Considérant que la plupart des ponts couverts sont de juridiction municipale, il faudrait une plus grande implication des députés pour qu'ils puissent obtenir des argents rapidement. Quant aux structures sous la responsabilité du ministère des Transports, il faudrait que les autorités de ce même Ministère puissent nous affecter plus d'argent si le coût des réparations à exécuter est élevé.

SQPC: Au Bas St-Laurent/Gaspésie, aucun pont couvert n'est actuellement retenu pour un éventuel classement en tant que bien culturel. Selon vous, d'un point de vue historique et architectural, quel(s) pont(s) de votre secteur devrait se voir attribuer un tel statut?

R.H.: Premièrement, le pont couvert de St-Jérôme-de-Matane qui possède la plus longue portée au Québec et celui de Port-Daniel, partie Est, où se trouve une halte routière à proximité.

SQPC: Est-ce que votre service travaille en collaboration avec des individus ou des groupes afin de mettre en valeur cet aspect de notre patrimoine?

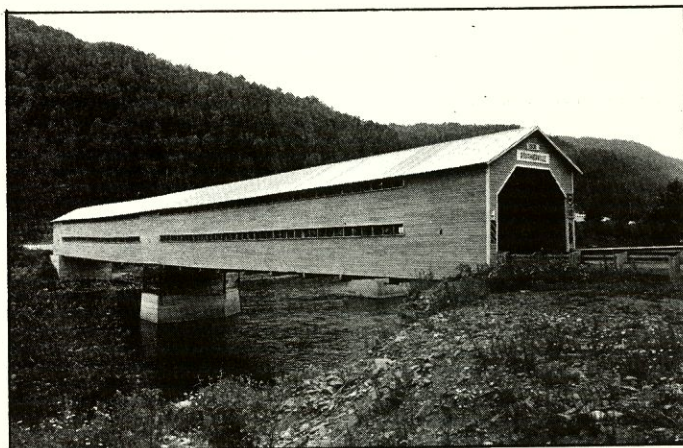
R.H.: Effectivement, notre Ministère travaille en collaboration avec les municipalités et le ministère des Affaires culturelles. Par exemple, notre Service a rencontré la municipalité de St-Jérôme-de-Matane pour permettre

à ce pont couvert d'être mis en valeur, considérant que la portée de cette structure est la plus longue du Québec. Actuellement, le dossier poursuit son cours normal.

SQPC: En terminant, quelle expression traduirait le mieux votre approche du dossier global des ponts couverts?

- conservation/intégrité
- contournement/conservation
- démolition/remplacement

R.H.: Notre région préconise naturellement l'option conservation/intégrité des ponts couverts considérant un attrait touristique et historique de ces structures, et ceci dans la mesure où il existe vraiment un besoin de la population, un attrait touristique considérable et que le projet de réfection soit économiquement rentable et réalisable. L'option contournement/conservation est également favorisé, si son application est possible. □



Pont de Routhierville (61-43-04), construit en 1931 sur la rivière Matapédia. Photo: Gérald Arbour, juillet 1986.

D'un pont...

Expo Moisan / Prince à Laval

Après Plessisville, Mont-Laurier et Châteauguay, ce sera maintenant au tour des gens de la région de Laval d'admirer l'exposition de photographies de ponts couverts. Cette exposition aura lieu du 14 juin 1990 au 4 août 1990, à la maison Benjamin Papineau, Boulevard St-Martin à Laval. Cette exposition sera présentée par la Société historique de l'Île Jésus. Un rappel sera fait dans une prochaine édition du Pont'Age.



L'expo à Châteauguay en août dernier. Photo: Pierre Duff.

Le pont du Rang II de Launay: précisions

Lors d'un entretien téléphonique en juillet dernier, Madame Marie Létourneau, secrétaire municipale de Launay, m'avait confirmé la vente et la DEMOLITION du pont couvert. Ces informations ont été transmises dans Le Pont'Age, vol 9 #1.

En octobre, Monsieur Sylvain Boulanger, un membre qui ignorait la supposée disparition du pont couvert, s'est rendu dans le Rang II pour photographier le pont. Il y a découvert un pont partiellement démoli. De retour chez-lui, il a contacté la SQPC pour l'informer de ses observations.

Un nouvel entretien téléphonique avec Madame Létourneau a permis d'obtenir les précisions suivantes: l'acheteur a commencé les travaux et pour la secrétaire il ne s'agit plus actuellement d'un pont couvert (!). De plus, l'acquéreur a un (1) an pour compléter la démolition du pont. Il a été impossible de contacter le nouveau propriétaire du pont, mais à la lumière des travaux accomplis, il est plausible de penser qu'il attend le gel de la rivière pour pouvoir plus facilement récupérer certaines pièces de bois.

Selon des commentaires recueillis auprès de résidents de Launay, la vente et la démolition du pont couvert serait imputable aux changements survenus au Conseil municipal à la dernière élection. Malgré l'insistance du ministère des Transports, le maire précédent avait toujours refusé d'acquiescer à leur demande.

Gérald Arbour, novembre 1989

PHOTOS: Gérald Arbour, novembre 1989



LES PONTS TIMBRÉS



SUISSE

EMISSION: 15 juin 1942
 NUMERO: Scott # B117
 VALEUR: 10 + 10 centimes
 COULEUR: gris-noir, rouge et jaune

HISTORIQUE: Ce timbre représente un pont à ferme qui devait exister dans le vieux Genève. Ce pont inconnu n'existe plus aujourd'hui. Ce timbre a été émis dans le cadre des fêtes du 200^e anniversaire de la fondation de la ville de Genève, en 1742.

NOTE PHILATELIQUE: Le timbre existe aussi sous forme de feuillet commémoratif, avec un autre timbre commémorant la fête nationale (# B119).

Pierre Duff

1990 = 60 ANS ET PLUS

La prochaine année sera significative pour plusieurs de nos ponts. Certains atteindront le cap des 60 ans, tandis que d'autres ont largement dépassé les cent ans.

Les ponts de Macamic, St-Isidore et Mont-Label auront 60 ans d'existence. A Les Boules et Montcerf, c'est d'un 65^{ième} qu'il s'agit. A St-Célestin, c'est 85 ans de services qu'il faut souligner. Dans le club des centenaires, nous retrouvons Cowansville (env. 120), St-Armand (145) et le doyen, Cookshire (155 - sous réserves).



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 6 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": \$20.00 + \$2.50 frais de poste.

Cartes postales. 28 cartes différentes de ponts couverts du Québec \$0.35 la carte + frais de poste (1/4 \$0.53, 4 et plus \$0.96)

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