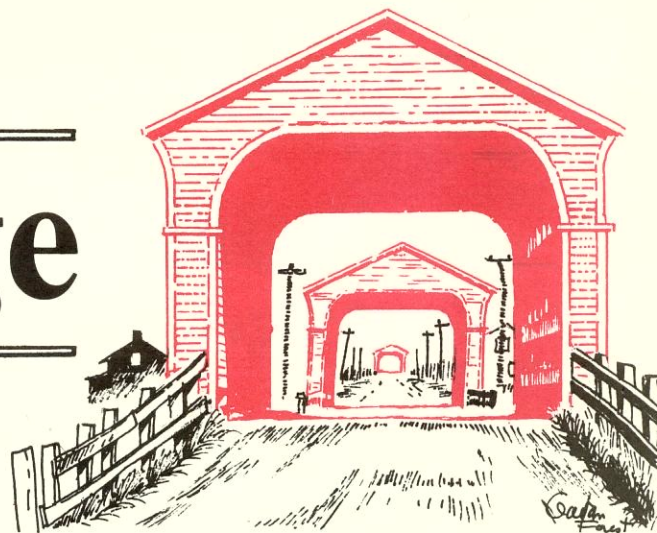

Le Pont'âge

VOL X NUMERO 2

HIVER 1991

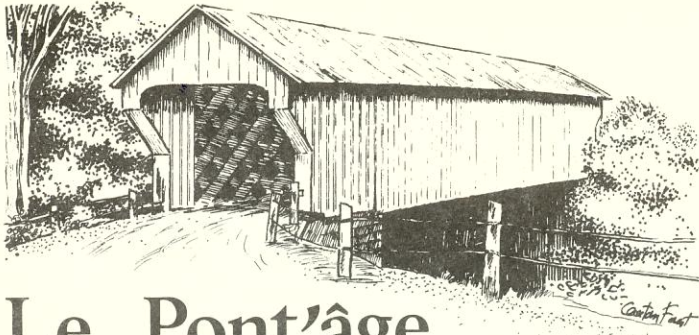


Pont Leclerc (61-55-04), Stoneham / Tewkesbury

Photo: collection Yvon Leclerc, Tewkesbury

Société québécoise des ponts couverts inc.

C.P. 102, St-Eustache, Qc 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.

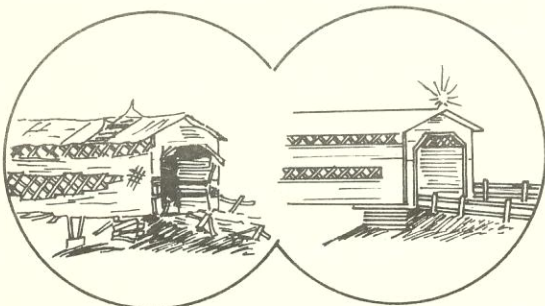
DEPOT LEGAL: 1er trimestre 1991
 Bibliothèque nationale du Québec
 Bibliothèque nationale du Canada
 ISSN 0832-7572

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

D'un pont à l'autre

En 1991, il faut y voir!



Amqui: un sursis

La décision de démolir le pont de l'Anse St-Jean (61-43-05) est maintenue pour le printemps 1991. Cependant, les pressions s'intensifient et seul le ministère des Transports refuse de reviser sa position. Une lettre au ministre délégué aux Transports demandant un moratoire sur les démolitions de ponts couverts a été expédiée par la SQPC. De plus, la Société a pris part à un débat télévisé sur le sujet. D'autres actions sont envisagées si la Société d'histoire de la Matapédia emboîte le pas.

Région de la Neigette

Un rapport commandé par la MRC Rimouski/Neigette sur la condition des 5 ponts couverts de son territoire devait être remis en décembre. Cette étude fait suite aux pressions exercées par la SQPC dans le dossier du pont Beauséjour (61-58-07).

La Macaza: suite

Dans le but de souligner les efforts consentis par la municipalité de La Macaza en vue de mettre en valeur son pont couvert, la SQPC remettra une plaque commémorative lors d'une assemblée du Conseil. L'exemple de cette municipalité sera largement cité comme modèle de ce qu'il est possible de réaliser dans le domaine de la mise en valeur du patrimoine.

Rappels

N'oubliez pas de nous communiquer votre désir de participer à l'excursion proposée pour l'Abitibi. Mentionnez votre préférence pour mai ou septembre. Ceux qui auront manifesté le désir de joindre le groupe seront recontactés pour plus de détails. C'est à ce moment que nous aurons besoin de confirmer le nombre de participants. N'oubliez pas également de vous inscrire au concours de la carte postale du 10ième anniversaire de la SQPC.

Le pont Balthazar en avril

Une photographie du pont Balthazar (61-11-01), prise par Monsieur Michel Marleau, membre, orne la page d'avril du calendrier L'industrielle/Alliance, compagnie d'assurance sur la vie.

Nouvelles cartes postales

Pont Levasseur (61-02-37), 1 carte
 Pont du Faubourg (61-17-01), 1 carte
 Pont Etienne-Poirier (61-51-03), 1 carte
 Pont Narrows (61-69-03), 1 carte identifiée Nouveau-Brunswick
 Pont Prud'homme (61-72-01), 3 nouvelles cartes

Archives

La Société a reçu récemment des dons de photos anciennes ou a eu accès à des négatifs forts intéressants. Messieurs Leclerc et Maxant sont de ce groupe de donateurs. Il vous est présenté quelques exemples de ces photos d'archives dans le présent numéro. Ces sources photographiques sont un apport inestimable pour la progression des recherches. □

Une fin moins abrupte?

Félicitations à l'aube de ce 10e anniversaire de la S.Q.P.C. qui n'est certainement pas étranger à la diminution moins rapide de nos ponts couverts encore existants.

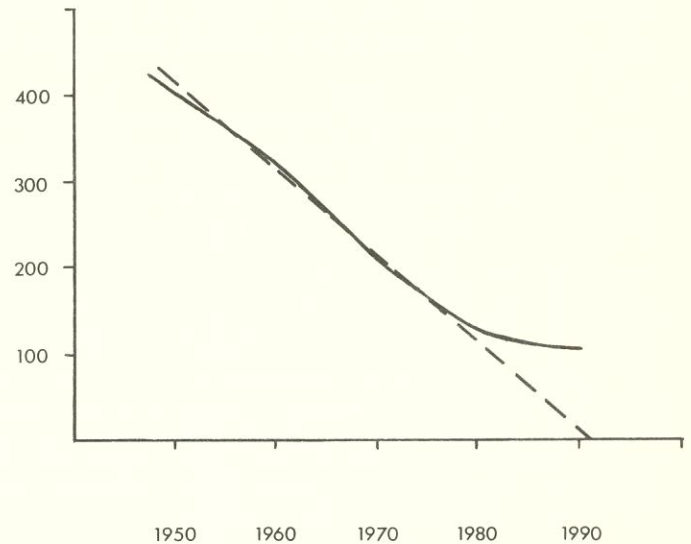
En effet, si l'on considère la courbe descendante de nos ponts couverts depuis près de 40 ans, on s'aperçoit qu'en 1990, il devrait subsister moins d'une dizaine de ponts couverts en extrapolant...

Que s'est-il donc passé? C'est bien simple. Des gens se sont impliqués à la tâche de préservation. Un travail incroyable a été réalisé en dix ans. Ces gens ont répertorié, informatisé, visité, écrit, contesté le ridicule de certaines situations, se sont placés au front, tout ceci au nom de la simple sauvegarde de notre patrimoine québécois.

Merci à messieurs Conwill, Forest, Duff, Pelletier, Paquin, au couple Brainerd, ainsi qu'à M. Arbour, tous des pionniers (pour ne pas dire des piliers), de la première heure. Et bien sûr, j'en oublie.

Je n'ose calculer le nombre incroyable d'heures de recherches et de visites effectuées au cours de ces dix années. Les divers guides proposés sont excellents et toute la documentation dont celle recueillie dans le Pont'âge s'avère d'excellente facture. Disons que "nos experts en ponts couverts sont tout simplement trippants".

Félicitations et que la fête continue, avec l'aide de tous nos membres... bien sûr!



Normand Tardy (un cadet) # 381



Des délais trop courts nous ont empêchés d'inclure une photo des participants au safari de septembre dernier en Outaouais. La photo a été prise au pont Kelly (61-25-13) alors que Galarneau s'était enfin joint à nous pour le reste de la journée.

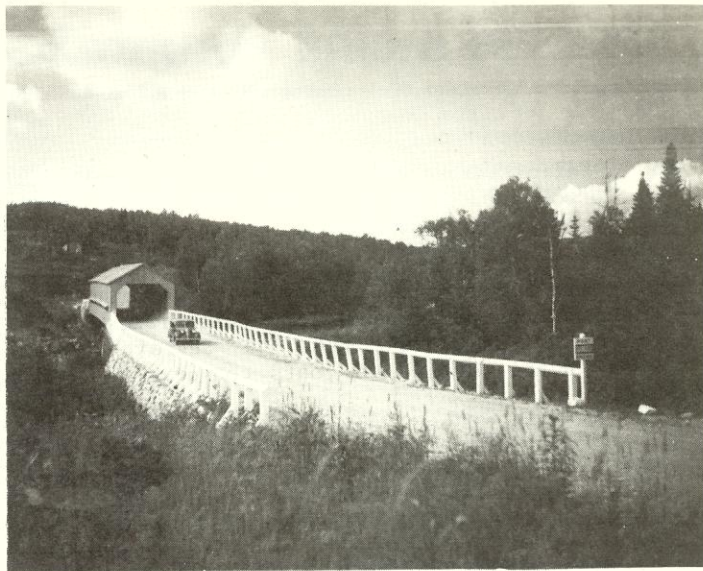
En route vers le Lac

En juillet 1940, Bill et Helen Maxant, d'Ayer, Massachusetts, prennent la route du lac St-Jean pour leurs vacances. Au volant d'une Hudson-Essex Terraplane, munis de deux caméras, ces touristes réalisent bien vite qu'ils n'abordent pas une région déjà bien pourvue en équipement d'accueil. Dès l'entrée du parc des Laurentides, à la guérite, ils sont avisés que sur plusieurs milles, il n'y a âme qui vive.

A cette époque, Bill Maxant n'est pas encore un fervent des ponts couverts. Sans chercher spécialement ce type de construction, au hasard de la route, il en traversera plusieurs. Certaines photos, prises alors comme souvenir de voyage, se retrouvent aujourd'hui aux archives de la SQPC. Cinquante ans plus tard, Bill Maxant a repris la route, seul cette fois, à la recherche de ses souvenirs... et des ponts couverts. Pour la plupart, les routes ne sont plus de gravier. L'isolement a été vaincu en plusieurs endroits. L'écoumène s'est agrandi. Le tourisme est maintenant reconnu comme une industrie dans toutes les régions du Québec. Ces changements laissent des séquelles. Sans regretter les jours passés, Monsieur Maxant ne retrouve plus certains éléments du Québec d'autrefois.

Le Saguenay, porte d'entrée du Lac, jadis bien pourvu en ponts couverts, compte seulement quelques spécimens aujourd'hui. Tout en regardant ces photos anciennes, on ne peut s'empêcher de penser qu'il suffirait de peu pour que les ponts rouges encore debouts dans la région rejoignent eux aussi leurs semblables dans la section archive d'un quelconque nostalgique.

Gérald Arbour, décembre 1990



Pont de la rivière aux Ecorces (61-34-10), parc des Laurentides, 23 juillet 1940

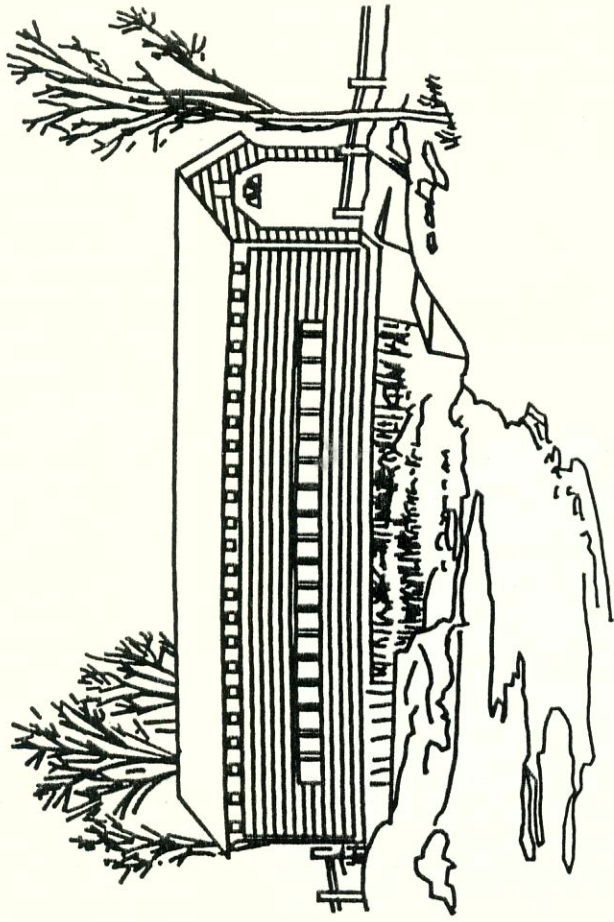


Pont de la rivière aux Canards (61-14-08), St-Firmin, juillet 1940



Pont de la rivière Bédard (61-34-06), Alma, 24 juillet 1940

Photos: Bill Maxant



SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES PONTS COUVERTS

C.P 102, ST-EUSTACHE, Qc J7R 4K5

POUR VOTRE AUTOMOBILE: plaque de plastique, gravée, noire sur fond blanc
A cause du prix élevé de cet article, il sera disponible sur commande
seulement. Commandes acceptées jusqu'au 15 mars 1991. 17,50\$ tout compris.

Excursion au Nouveau-Brunswick

TRADUCTION DE A FOUR COUNTY NEW-BRUNSWICK TOUR

Bill Maxant

Je prévoyais prendre la route un jeudi matin mais le bulletin météorologique télévisé m'inquiétait. Un appel téléphonique au service météo de l'aéroport de Fredericton, Nouveau-Brunswick (que j'ai souvent visité -- j'ai piloté un avion privé pendant de nombreuses années), confirmait mes soupçons de l'arrivée prochaine du mauvais temps. J'ai retardé mon départ d'une journée et, sur les talons du gros temps, je suis entré au Nouveau-Brunswick par Orient, Maine/Fosterville, N.-B.

C'est un poste de douanes peu fréquenté et la jeune femme de vigie était un peu étonnée de voir un automobiliste du Massachusetts utiliser ce passage frontalier dans le but de voir des ponts couverts. Pour la convaincre, je lui ai présenté mon dépliant sur les ponts du Nouveau-Brunswick. Elle ne connaissait que le grand pont de Hartland et n'avait jamais entendu parler de celui de Benton, pourtant à deux pas. Route 122 jusqu'à la route 2 Trans-canadienne et 4 milles à l'ouest de Meductic. Le pont Benton (55-02-15/15-12) enjambe la rivière Eel qui sert de ligne de démarcation entre les comtés de York et de Carleton. Le pont figure cependant dans la liste du comté de York.

Le crépuscule était déjà en place et j'ai pris la direction du sud pour m'arrêter au Moonlight Motel, à Dumfries, un établissement recommandé par les participants des safaris de la National.

Le samedi 19 octobre s'annonçait froid et venteux, mais ensoleillé. Après le petit déjeuner, j'ai pris la direction du nord, traversé le nouveau pont suspendu de Nackawic, puis roulé sur la 605 en direction de Millville. C'est un endroit peu fréquenté du comté de York. J'ai demandé à un passant la question d'usage en vue de faire connaissance: "Êtes-vous de la région?" Il

me répondit qu'il venait de Lebanon, New-Hampshire. Quand je lui ai dit que j'habitais le Massachusetts, nous avons tous deux pouffé de rire.

Me voilà bientôt dans un magasin général où une dame me donne diligemment des directions pour trouver le pont Nackawic River #5 (55-15-06). Seulement elle n'avait pas la moindre idée de l'état avancé de détérioration de la route pour y accéder à cause des pluies abondantes des jours précédents. Après un mille de torture j'ai dû abandonner et faire marche arrière sur quelques centaines de pieds. Chemin très étroit cerné de fossés profonds: pas d'espace

pour faire demi-tour. C'était un peu effrayant. La voie ne semblait être qu'ornières, pierres et boue. Ce n'est pas un endroit recommandable pour une chevrolet surbaissée! J'ai repéré au passage une maison près de l'entrée de cette route et heureusement l'habitant en est sorti en entendant ses chiens aboyer. Il me dit que je pouvais atteindre le pont par une autre voie plus carrossable en allant d'abord vers l'ouest par la route principale, puis vers le nord par un chemin de traverse. Il avait raison, le pont était bien plus accessible de ce côté, mais j'ai tout de même été contraint de faire à pied les quelques dernières centaines de pieds.



Pont Benton (55-02-15/15-12), rivière Eel, comtés de Carleton/York, N.B.
Photo: Gaétan Forest, août 1985

La route de l'autre côté du pont était horrible. Heureusement que je ne m'étais entêté à poursuivre par cette voie.

Cette visite mémorable complétée, la route 104 sud me conduit au superbe pont de Zealand, le Stone-Ridge Road -- Keswick River #6 (55-15-08). Au delà de ce pont, sur la même route, un autre pont fut incendié en novembre 1984 (55-15-04). Le pont de la rivière Keswick était le

troisième et dernier pont à voir dans le comté de York.

Route 105, 10 est, jusqu'à la 116 et Gaspereau Forks. Là se trouve le beau pont Burpee (55-09-01), 3 milles au nord-est de la route de Doaktown, la 123. De retour à la route 10, en direction du sud, puis de l'est sur la route 2 jusqu'à Coles Island et finalement 16 milles sur la 112 jusqu'à Canaan Forks, et voici le pont Aaron Clark (55-09-02).

A suivre

PONT MAJOR

la balle est dans le camp du gouvernement

suite et fin

Gaétan Forest

Le pont Major est en service pendant quelques années et déjà on note des avaries à la structure. Dès août 1904, le Comité des Chemins reçoit le mandat de faire réparer le pont. Les deux prochaines décennies seront décisives pour le maintien de cette structure. Avec la venue de l'Automobile, le trafic routier s'intensifie sur la route Montréal-Hull. En 1926 le pont couvert commence à donner des signes de faiblesse. Des crues répétées ont endommagé ses piliers. Le Ministre des Travaux publics a déjà planifié le remplacement de cette structure par un pont en fer à la mode mais ne peut entreprendre les travaux faute de budget. Entre-temps le Conseil municipal écrit au Ministre de la Voirie pour l'informer de ses doutes sur la solidité du pont Major et de sa décision de le fermer le 15 avril. Dix jours plus tard, il annonce que le pont est devenu très dangereux et restreint sa capacité à deux tonnes. Le 5 avril 1927, une demande expresse de réparation est soumise à l'Honorable J.-E. Perreault du Département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, par l'entremise du député de Papineau, M. Désiré Lahaie. Le Ministre rétorque qu'en dehors des régions de colonisation, son département ne construit pas de pont sans l'aide des municipalités, mais que, vu les "circonstances spéciales", il est prêt à payer les matériaux et la main d'oeuvre pour la reconstruction des piliers et des culées du pont et à déléguer un de ses constructeurs de ponts. Le bois des culées et des piliers sera acheté à la Papineauville Lumber Company, de Papineauville, tandis que la Municipalité fournira le bois des échafaudages. Ces travaux furent probablement réalisés durant l'été 1928.

A peine cinq ans plus tard, le pont Major retient à nouveau l'attention des édiles municipaux. Le 18 avril 1933, ceux-ci informent le département de la Voirie que le pont couvert est devenu dangereux et lui

demandent d'envoyer un ingénieur. Le 12 février 1934, on prie M. Désiré Lahaie, MPP, de faire tout en son pouvoir pour hâter la construction du pont afin de donner de l'emploi aux chômeurs nécessaires de Masson. Le 6 août on réclame l'ingénieur du Département de la Colonisation. Le 23, le sous-ministre répond que "comme tous les ponts en bois construits dans les centres de colonisation sont à la charge des municipalités intéressées, le Ministère, en vertu de la loi, n'a aucune obligation relativement à l'entretien de ces ponts". Le 1er avril 1935, le Conseil de Masson décide d'envoyer une délégation à Québec rencontrer le Ministre des Travaux publics. Une autre année de tergiversations passe.

Le 23 mars 1936, ne voulant plus prendre de risque, la Municipalité menace de fermer le pont dans huit jours, si le ministère de la Voirie n'envoie pas d'ingénieur inspecter le pont. Le 20 avril, la Municipalité demande au Département des Travaux publics si des plans ont été faits pour la construction du pont et quel est le site projeté. On répond positivement et le 6 juillet, c'est l'approbation des plans et devis du nouveau pont Major. Cependant le début des travaux tarde encore. Le pont couvert, en bout de piste, se voit accorder un nouveau sursis. Plusieurs paliers gouvernementaux sont impliqués

dans ce dossier, ce qui semble compliquer la situation. Le ton monte parfois entre les divers intervenants comme l'en fait foi cette lettre de M. C.-L. Dufort, ingénieur en chef et directeur du service "Ponts et Chaussées" du ministère de la Colonisation, le 3 juillet 1936: "Votre conseil municipal est le seul responsable de l'état du pont. En conséquence, les décisions que vous pourrez prendre pour la protection publique seront dans l'ordre, en autant que vous ferez des efforts pour améliorer les conditions de ce pont. Il vous est impossible de fermer un pont indéfiniment alors que le gouvernement a bien voulu vous aider pour sa construction."

Le 25 septembre 1936, une nouvelle lettre est déposée sur les bureaux du Département des Travaux publics réclamant un ingénieur pour inspecter le pont Major. M. Roméo Laurin, député du comté de Papineau, intervient et le Ministre des Travaux publics accorde un contrat à Hull Construction Co. En 1937, un pont en ciment remplace finalement le pont couvert éreinté. Fermée, la vieille structure de bois a subsisté quelques temps à côté de l'ouvrage moderne. Encore aujourd'hui, on peut voir les vestiges du chemin d'approche nord, et sur la berge, un amas de galets témoigne de la présence passée d'un pilier. □

SOURCES: Livre des minutes du conseil municipal de Masson; extraits concernant le pont Major

Correspondance entre le conseil municipal de Masson, le département de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, et le département de la Voirie, de 1926 à 1936.

GLANURES

par Gaétan Forest

Une machine bien rodée

Durant l'année fiscale 1897-98, le budget du Département de la Colonisation et des Mines de la province de Québec a permis la construction ou la réparation de 12530 pieds de ponts y compris les ponceaux. L'année suivante (1898-99), ce nombre était porté à 13047.

"Il convient de remarquer qu'une plus grande attention a été portée à la construction des ponts. Nous fournissons les plans et devis, et dans le cas d'entreprises un peu considérables, les travaux sont faits sous la surveillance immédiate des officiers du département, comme en font foi les rapports des ingénieurs que nous publions."
S. Dufault, assistant-commissaire

Une couverture supplémentaire

Bien que toiture et lambris protégeaient les ponts en bois des intempéries, de par la nature même des matériaux dont ils étaient constitués ils demeuraient vulnérables aux incendies. Afin de protéger ses investissements, le Département de la Colonisation et des Mines payait en 1898 des primes d'assurance à la firme THE NORWICH UNION FIRE ASSURANCE SOCIETY pour des ponts en bois:

prime sur police de:

2000\$, pont de St-Ludger (61-22-16).....	26\$
2000\$, pont du Rapide de l'Original (61-33-30)...	61\$
1500\$, pont sur la rivière Kippewa (61-70-10)...	15\$
2000\$, pont de St-Félicien (61-60-31).....	26\$
5000\$, pont de la Grande Décharge (61-34-03/04).	65\$

En 1899 les mêmes primes s'appliquaient pour le pont du Rapide de l'Original, le pont de St-Ludger et le pont Kippewa. Une prime supplémentaire de 26\$ était exigée sur une police de 5000\$ élevée à 7000\$ pour le pont de la Grande Décharge et de 39\$ sur une police de 2000\$ élevée à 5000\$ pour le pont de St-Félicien. Un nouveau pont s'ajoutait à la liste des ponts couverts par une assurance, celui de Mistassini (61-60-37), avec une prime sur police de 2000\$, au coût de 26\$.

Ces primes assez élevées sont un reflet des dangers d'incendie auxquels étaient exposés les ponts en bois à l'époque. Le défrichement battait son cours dans les nouvelles paroisses de colonisation et il arrivait fréquemment que les colons perdent le contrôle de leurs feux d'abattis. Les risques d'incendie variaient d'un pont à l'autre. Celui de la rivière Kippewa, à Laniel, était situé dans un endroit peu habité tandis que celui du Rapide de l'Original (Mont-Laurier), entouré de scieries, participait à la naissance d'une ville florissante.

Le montant de la police d'assurance constituait la valeur de remplacement de ces structures. La majoration soudaine de certaines primes peut s'expliquer par le fait que certains ponts ont été couverts à ce moment. C'est le cas du pont Taillon, de St-Félicien, et du pont de la Grande Décharge (pont de Taché), près d'Alma.

SOURCES: Rapport du commissaire de la Colonisation et des Mines de la province de Québec, 1898 p. 110, 1899, p. 91



Pont Levasseur (61-02-37), rivière Macamic, Authier-Nord, construit en 1928. Photo: Gérald Arbour, novembre 1988

Ils étaient six. Il n'en reste qu'un. Ils sont nés ensemble, l'un après l'autre comme des frères. Ils se ressemblaient. Trois par trois, ils ont vu passer les mêmes choses: chasseurs et pêcheurs, troncs d'arbres et déchets, canards et castors. L'eau, sous leurs pieds, a gelé en même temps. Les mêmes glaces, apportées par morceaux, se sont accotées un moment, puis ont continué pour s'arrêter au deuxième et au troisième.

Ils ont vu bien des choses ces vieux ponts couverts. Ils ont servi d'abri aux chevaux en revenant du village ou durant la messe. Etant jeunes, le bruit des sabots frappant le pavé comme un tambour nous fascinait. Groupés dans la boîte d'un camion, au grand air, en passant sous sa couverture, nous criions en coeur pour entendre l'écho qui disparaissait derrière nous. Les amoureux, en secret, faisaient des projets tandis que les oiseaux faisaient leur nid.

Quelques uns ont eu des faiblesses. Ils n'ont pu supporter une surcharge devenue trop lourde pour leur charpente pourtant si bien entrecoisée.

Le seul survivant, du même âge que la paroisse, se fait tourmenter. Résistera-t-il longtemps? Lui, il ne veut pas partir. A la moindre déchirure, on lui fait un pansement. Il n'a pas la force des nouveaux: il le dit...

Sera-t-il conservé ou remplacé par le béton? Et rendu à bout de force on lui fera l'inscription: "FERMÉ".

EXTRAIT de St-Mathias-d'Authier-Nord 50 1922-1972

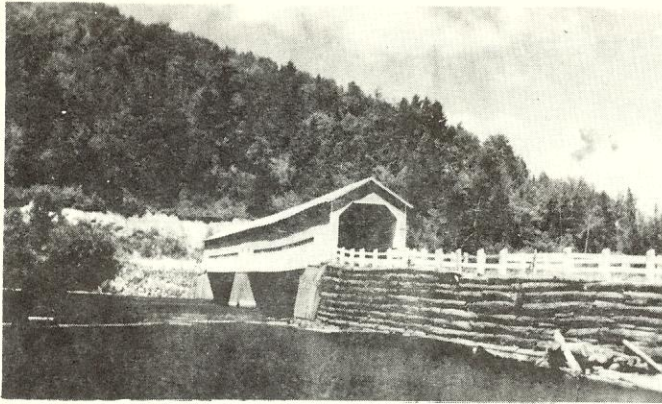
GLANURES

Suite

Le bruit court que...

Le 30 septembre 1905, le conseil de Bowman et Villeneuve accorda la permission à Israel Joannette d'exploiter un service de bac sur la rivière du Lièvre, à l'opposé de l'église de Villeneuve (Val-des-Bois). Cette traverse a assuré le service jour et nuit jusqu'à l'ouverture du premier pont en 1909. Les plans de ce pont ont été dressés en 1906 par le département des Travaux publics du ministère de la Colonisation.

Cette structure faisait l'orgueil de la communauté. En 1911 le conseil de canton adoptait la résolution suivante: "il est défendu, sous peine d'amende, de faire trotter son cheval sur le pont vers le magasin de M. Charles Morin, ou à l'inverse, durant le service religieux à l'église catholique romaine." L'histoire ne dit pas cependant s'il était permis de faire trotter son cheval en dehors des services religieux. Il serait surprenant que le problème du bruit des sabots sur le plancher du pont prenne le pas sur le souci de protéger la solidité de la travée.



Pont de l'Eglise (61-52-11), rivière du Lièvre, Val-des-Bois
Photo: Mrs H. Bradley, ANC PA124266

En 1928 le pont était surélevé de 18 pieds, en prévision de la levée des eaux lors de la construction du barrage de High Falls, en 1929. Ce pont couvert sera démoli en 1962 pour faire place au pont actuel en acier.

SOURCE: Tracing Their Footsteps (The History of the German Settlement of High Falls, its people and its environment 1860-1930
Anne Schnurr, 418p.

A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. Coût: 5\$

World Guide To Covered Bridges. Recueil publié en anglais, d'utilisation facile. Indique les ponts connus dans le monde. 12\$

Les ponts rouges du Québec. 84 pages, nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont. Bref historique. 8\$

Un toit sur la rivière. Cassette vidéo retraçant l'histoire des ponts couverts au Québec. 22,50\$

Le Pont'age. Premières éditions. Les volumes 1 et 2 sont épuisés. 2\$ du numéro (+ 1\$ poste). Prix spécial pour la série complète.

Epinglette SQPC: 5\$

Ecusson : 3\$

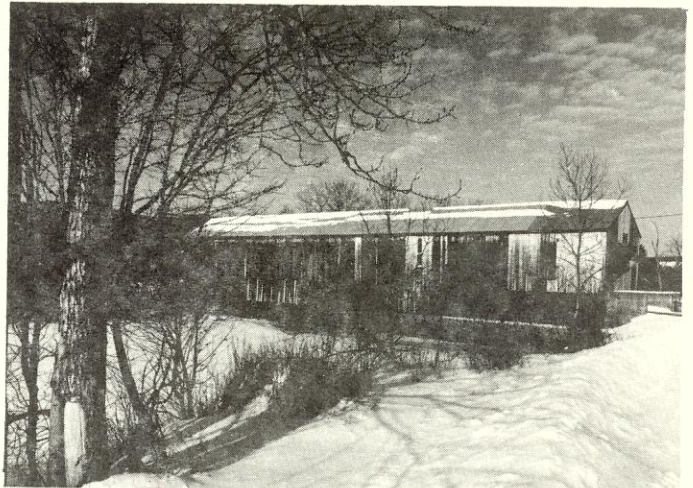
Affiche : 4\$

Cartes postales: 0,40\$ (1,50\$ poste) 29 différentes

Cartes notes : 3\$/6, 5\$/12

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC, CP 102, St-Eustache, Québec. J7R 4K5.

Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut la poste et la manutention.



Pont Stone Ridge (55-15-08), rivière Keswick, comté de York
Photo: Gaétan Forest, février 1983



Pont Burpee (55-09-01), rivière Gaspereau, comté de Queens
Photo: Gaétan Forest, août 1985