

---

---

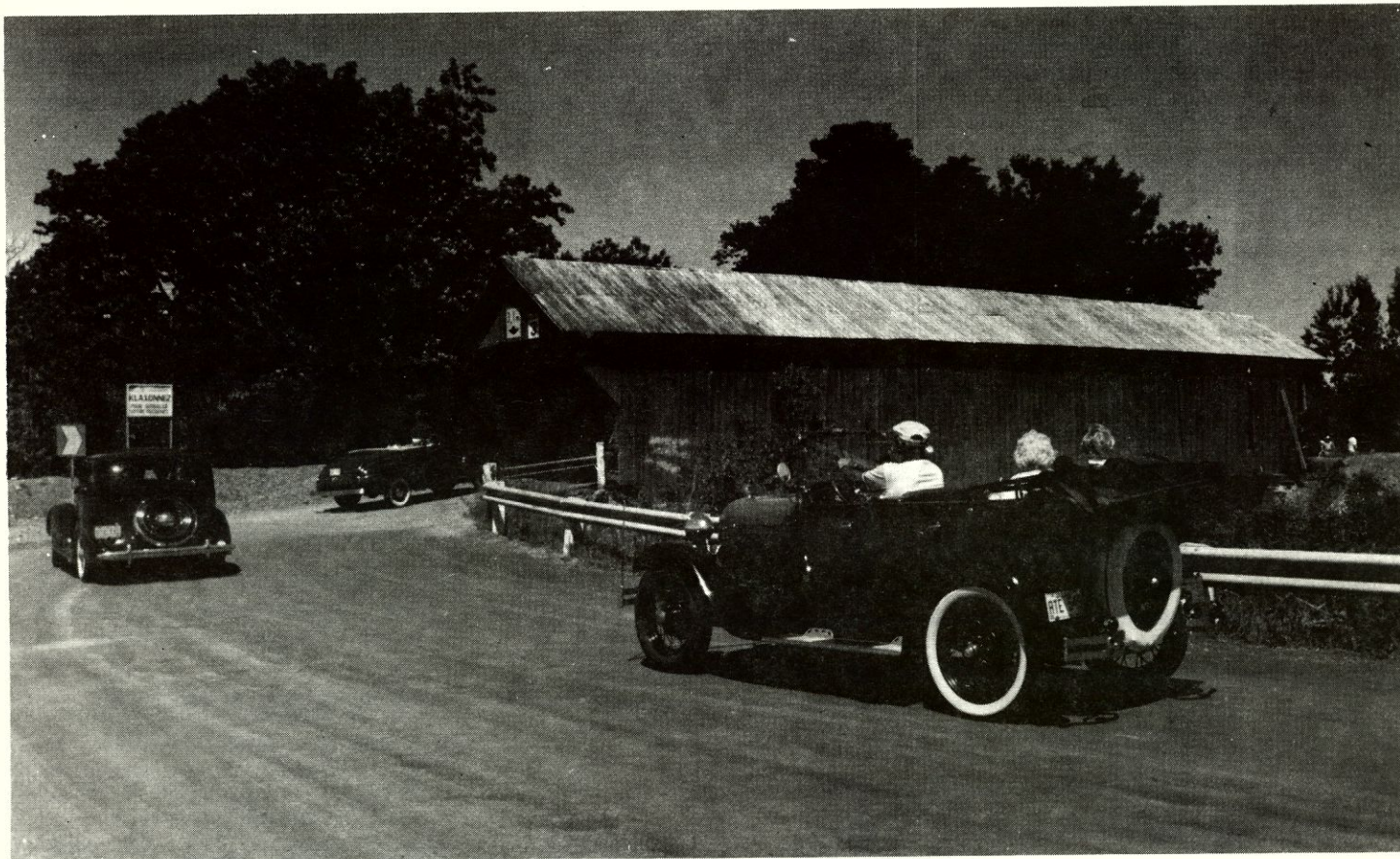
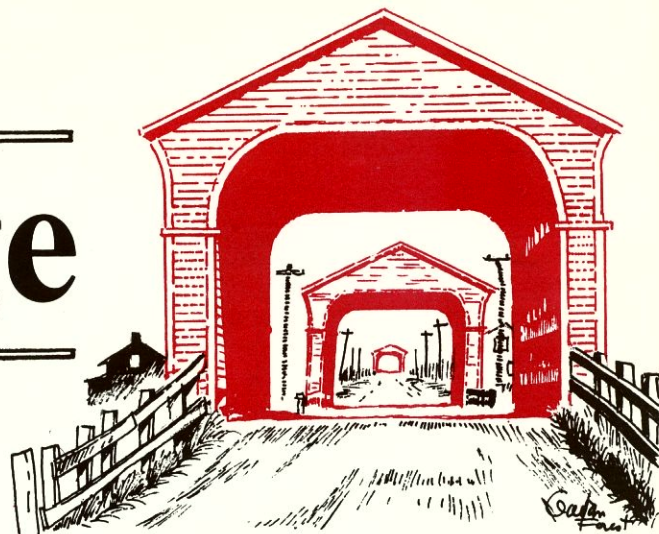
# Le Pont'âge

---

---

VOL XI NUMERO 1

AUTOMNE 1991

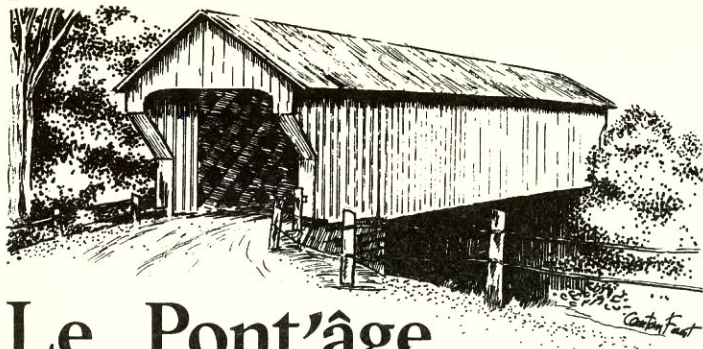


**La tournée des cinquantenaires, 9 juin 1991**

**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)582-4998  
 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: 4e 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 bref

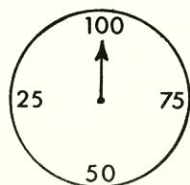
Le pont Landry de Latulipe (61-70-02) a reçu la visite des équipes d'entretien.

Des appels d'offres ont été demandés pour des réparations mineures au pont de St-Mathieu (61-65-01).

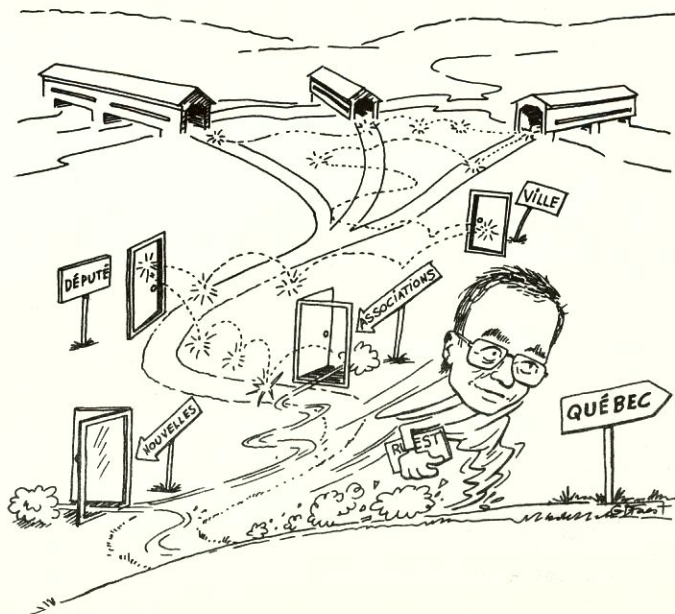
Le pont Bolduc de Ste-Clotilde (61-06-02) a été repeint.

### Amqui: des rebondissements

Un rapport préparé par Roger Easton, ingénieur et membre de la National Society for the Preservation of Covered Bridges (USA) a démontré la faisabilité de la réparation du pont Anse St-Jean d'Amqui (61-43-05). Ce rapport, ajouté aux nombreuses pressions sur la Ville d'Amqui et le ministère des Transports a permis d'obtenir le maintien du pont couvert jusqu'au printemps 92 et nous avons obtenu l'assurance que des études sérieuses seront faites avant l'annonce de toute décision dans ce dossier. Des gains intéressants ont également été enregistrés pour l'ensemble de la réserve de ponts couverts. Le processus d'appel d'offres pour la démolition était complété et le début des travaux était imminent. Cette bonne nouvelle a été connue tout juste à la veille de l'assemblée générale. S'il vous est arrivé de douter de la nécessité de maintenir une société comme la nôtre en vue de préserver cet aspect de notre patrimoine, des résultats comme ceux obtenus dans ce dossier devraient vous convaincre d'être fiers d'appartenir à un tel groupe. Une collaboration étroite entre les gens du milieu, la S.Q.P.C. et nombre d'organismes a permis une mobilisation sans précédent pour sauver un pont couvert. Un merci tout à fait spécial à Madame Phyllis Lambert du Centre Canadien d'Architecture et Monsieur Gaétan (La Tornade) Ruest, du Comité de survie des ponts couverts de la Matapédia.



DÉLABRÉ _____	PONT ST-RENÉ
SURSIS _____	PONT ANSE-ST-JEAN
SURSIS _____	PONT BEAUSÉJOUR



# La tournée des cinquantenaires

En cette matinée radieuse du 9 juin 1991, a Notre-Dame-de-Stanbridge, on se serait cru en plein passé.

Le pont couvert Des Rivières n'avait sans doute vu depuis belle lurette défiler entre ses fermes autant de voitures d'époque en même temps. Les premières à quitter l'ombre de son portique furent les aînées, les Studebaker 18, Ford 23, Rhéo 27. Vint ensuite une longue caravane de modèles allant des sobres mais élégantes Ford 36 aux luxueuses LaSalle et Cadillac 40. Les rutilantes belles d'autrefois, au nombre de 26, étalage de chrome bien astiqué et de couleurs miroitantes, vinrent se ranger en ordre presque militaire dans la cour fleurie d'une ferme avoisinante. En face, un kiosque de campagne étalait les articles de la S.Q.P.C. Retrouvailles et présentations s'ensuivirent.

Le groupe d'amateurs de voitures anciennes et de ponts couverts se rassembla devant le pont Des Rivières. Le président du Club, M. Pierre Bernard et celui de la S.Q.P.C., M. Gérard Arbour, souhaitèrent la bienvenue aux participants. M. Arbour a informé ceux-ci des principes directeurs qui régissaient ce genre de construction au Québec. On apprenait entre autres que le pont Des Rivières est le dernier pont couvert du type "Howe" encore en service au Québec. Il date de 1884.

La caravane de l'histoire automobile pris ensuite le chemin de East-Stanbridge où eut lieu un pique nique sur le terrain du Musée Missisquoi. Avec toutes ces voitures anciennes stationnées ici et là, le village, fier de ses édifices victoriens, prenait décidément un air d'antan. Nul ne se serait étonné de se retrouver en plein tournage d'un film d'époque. Des passants intrigués s'arrêtaient pour admirer presque religieusement les pièces de collection rangées à l'ombre des grands arbres.

Après le diner, le convoi repris la route de Cowansville, pour la visite du pont Freeport, qui date de 1870. Ce pont, avec



son portique en surplomb, son treillis assemblé avec des chevilles de bois, son style classique, en a surpris plusieurs. On s'étonnait également du fait que la Ville n'a encore établi une politique claire de mise en valeur pour cette structure.

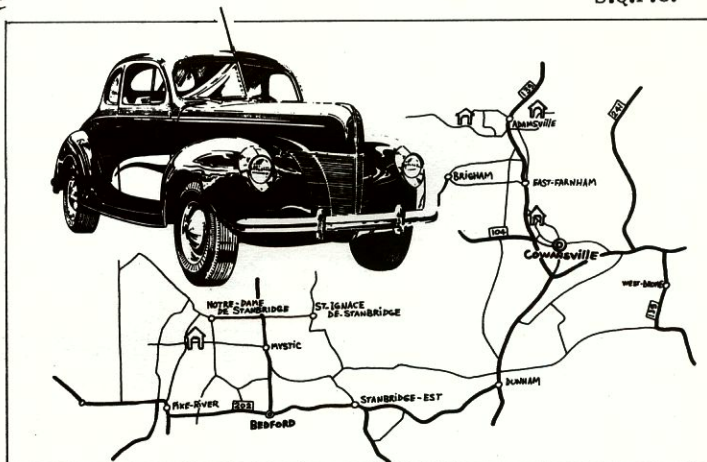
La prochaine étape fut Brigham, où se trouvent les ponts Decelles et Balthazar, deux ponts de colonisation construits respectivement en 1938 et 1932. Au pont Balthazar, le maire de la municipalité de Brigham, M. Normand Sirois, tenait à rencontrer les participants. Il leur fit part de son intérêt pour la mise en valeur des ponts rouges, une opinion renforcée par la tenue d'un tel événement dans sa municipalité. Les visiteurs, qui eurent droit chacun à une épinglette arborant le pont couvert, étaient

alors convaincus que le pont rouge était dans de bonnes mains. Brigham démontre en effet de l'intérêt pour ses ponts couverts. Elle les a intégrés dans son nouveau logo, a fleuri les abords du pont Balthazar et bientôt y aménagera un petit parc.

Le départ des voitures fut l'occasion pour les amateurs de photographie de prendre des clichés inespérés. Les voitures traversaient le pont une à une et s'arrêtaient à la sortie pour la pose.

Cette excursion, l'ÉVÈNEMENT de l'année 1991, a été grandement appréciée et déjà on nous annonce la tenue possible d'une excursion similaire en 1992.

S.Q.P.C.



M. Normand Tardy nous propose une série de 4 articles dans lesquels il nous invite à découvrir les trésors encore existants de notre patrimoine. Il nous y expose sa méthode de travail, de la préparation à la conclusion d'une excursion photographique. Un cheminement qui vise à tirer le maximum de satisfaction d'une activité culturelle en vogue croissante chez-nous.

S.Q.P.C.

### Avant de partir...

L'automne est toujours une saison agréable pour aller fureter aux alentours d'un pont couvert. La nature est de feu et les ponts rouges nous offrent un panorama inoubliable. C'est l'occasion pour étudier l'état de nos structures.

Pour agréments ces sorties, je vous suggère quelques petits trucs bien simples:

Avant de partir, être déjà prêts. Bon, je vous vois sourire! Un minimum d'informations s'avère nécessaire. Et puis, avec la récession, les gens voyagent moins loin: Vermont, Québec, etc. Supposons une ballade en Estrie.

A) On se procure la "Carte routière du Québec" ou une autre équivalente qui indique tous les chemins. Donc une grande carte que l'on peut facilement lire sans être obligé de sortir sa loupe. Parfois les principaux ponts couverts y sont indiqués.

B) Les Guides sur les ponts couverts: trois guides sont connus ici et disponibles à la S.Q.P.C. Ils contiennent les informations suffisantes pour bien se retrouver. Deux de ces guides couvrent le Québec et l'autre le monde entier. Le dernier a la particularité d'indiquer la situation exacte d'un pont couvert à partir d'un embranchement principal. On a qu'à multiplier les milles par 1.6 pour obtenir le kilométrage. Ces trois guides sont indispensables, peu coûteux et serviront pour toutes les régions, que ce soit l'Estrie ou la Pennsylvanie.

C) Je prends alors un crayon feutre de couleur jaune transparent et je fais des X sur la carte routière où se situent ces ponts couverts.

D) Je me procure le Guide touristique de la région à visiter, soit ici l'Estrie. Ces guides sont distribués gratuitement dans tous les kiosques d'information touristique. Ils contiennent même une carte routière de la région. Le CAA offre également de bons guides. Dans le guide je trace un trait dans la marge à côté du nom de la ville pour les activités qui m'intéressent seulement.

E) J'écris le nom de ces villes sur une feuille. Je prend un stylo feutre de couleur vert transparent et je souligne ces villes qui m'intéressent sur la carte routière du Québec.

F) Il ne reste qu'à planifier un trajet où les visites de ponts couverts et les activités intéressantes s'entrecoisent. Je dresse mon itinéraire sur les pages de droite d'un cahier ligné et je colle sur les pages de gauche les photos des dépliants ramassés dans les kiosques d'information de la région: par exemple une photo de l'Abbaye de St-Benoit-du-Lac.

Mon pont couvert numéro 1 sera le premier à visiter et ainsi de suite. Donc, tous mes X seront numérotés sur la carte routière avant de partir; X1, X2. Je n'aurai ainsi aucune difficulté à identifier mes diapos et photos au retour.

Par exemple, une partie du trajet pourrait se lire ainsi:

-Adamsville: P.C. 1 (pont couvert 1)

P.C. 2

-Cowansville: Centre de la Nature  
Lac Davignon  
P.C. 3

-N.D. de Stanbridge: P.C. 4

-Stanbridge-Est: Musée de Missisquoi, rue  
Principale

-St-Armand: P.C. 5

-Frelighsburg: moulin à scie

A déterminer le kilométrage approximatif à parcourir et le nombre de journées disponibles pour la visite.

G) Une bonne caméra 35 mm est requise. Pour ma part, juste le "click" de la Pentax me fait vibrer chaque fois que j'appuie sur le déclencheur.

L) Sans oublier une couple de films diapos Kodachrome 64.36p. Le développement est compris dans le prix d'achat quand le P y apparaît. Pour des photos, la toute nouvelle série Gold fait présentement des ravages et convient fortement pour nous, amants de structures. L'ASA 125 est idéal mais difficile à trouver. Par contre l'ASA 100 est disponible partout. Je vous conseille pour celui-ci d'ajuster quand même votre caméra à 125 ASA.

Un filtre neutre (brun) élimine tous les reflets. Si vous n'avez pas de caméra, un autre appareil pourrait faire l'affaire. Il s'agit de la toute nouvelle caméra-film ou caméra jetable qui prend des photos 3X10, c'est-à-dire qu'elle agrandit 2 fois le champ de vision (wide-angle). La photo, une fois développée, est deux fois plus large qu'une photo ordinaire. Imaginez le pont de Val-des-Bois au complet sur une seule photo sans être obligé de le photographier à partir du bout du monde! Une fois le film exposé, vous envoyez le tout au labo. Idéal pour les plans horizontaux, donc pour la photographie de ponts couverts.

Nous sommes prêts à partir.

A SUIVRE

# Des ponts couverts en bois depuis 700 ans en Suisse

Monsieur Konrad Meyer-Usteri est ingénieur en chef au IV arrondissement du canton de Berne, Suisse. Ses principales fonctions sont l'entretien des routes et des ponts, ainsi que le contrôle des crues.

Né en 1933, monsieur Usteri a complété ses études en ingénierie civile à l'école Polytechnique Fédérale de Zurich en 1957. Gradué, c'est en tant qu'assistant au laboratoire géotechnique EPFZ qu'il entreprendra sa carrière. Suivra une année au Georgia Institute of Technology d'Atlanta en Georgie. Retour en Suisse pour différents projets au sein de la firme Locher à Zurich. C'est en 1965 que Monsieur Usteri est nommé ingénieur en chef au IV arrondissement. Comme nous le verrons à la lecture du texte, ses fonctions l'ont conduit à d'importantes prises de décisions concernant l'entretien des ponts de bois couverts de son arrondissement. Encore aujourd'hui,

une large portion de ses activités professionnelles est consacrée à l'entretien de ces structures.

De passage dans la région de Wakefield, Québec, en septembre 90, monsieur Usteri s'est rendu visiter le pont de Farm Point (61-25-12) où il noté l'adresse de la S.Q.P.C. sur une carte qui avait été apposée à l'intérieur du pont par l'un de nos membres. Depuis, une correspondance régulière a permis la publication de ce texte.

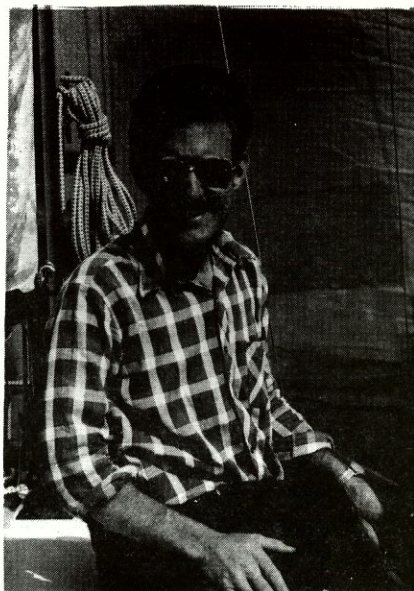
La Suisse étant considérée comme le creuset où s'est façonné l'art de la construction des ponts de bois couverts, c'est avec un immense plaisir que nous accueillons dans nos pages monsieur Usteri, une autorité en matière de ponts de bois couverts de Suisse.

S.Q.P.C.

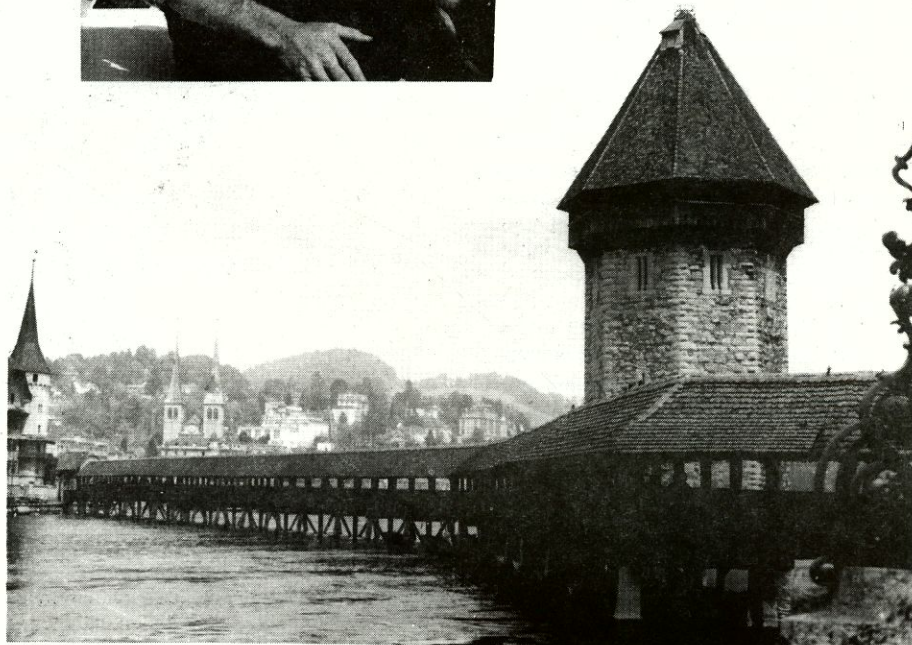
Le pont le plus âgé en Suisse est le Kappelbrücke à Lucerne. Son existence est mentionnée pour la première fois en 1333. Il est situé au milieu de la ville, près de la gare, là où la Reuss quitte le lac des Quatre Cantons. Pendant des siècles les portées libres de 7,6 m de ce pont sont restées les mêmes mais les pièces formant la structure ont été remplacées plusieurs fois. Avec sa longueur totale de 222m ce pont est même un peu plus long que celui de Säckingen, à travers le Rhin, qui est de 205 m. Le Kappelbrücke faisait partie des fortifications de la ville de Lucerne. Aujourd'hui il est une attraction touristique surtout à cause de ses peintures qui datent de 1614 et qui illustrent des scènes historiques et légendaires.

Lucerne est un jalon important sur la route de St-Gotthard qui relie l'Allemagne à l'Italie depuis plus de 700 ans. Au début du 13ième siècle un obstacle très particulier était enfin vaincu grâce aux moyens de la construction: un pont en pierre et un pont en bois permettaient de franchir la rivière Reuss dans la Schöllenen. Le premier a été détruit par une crue, le deuxième remplacé par un tunnel. Ce succès technique et le trafic qui en ont résulté auront grandement avantage les habitants de Uri, Schwyz et Unterwalden. Cela se passait au début de la Confédération Suisse, dont nous fêtons le 700ième anniversaire en 1991.

TEXTE ET PHOTOS: Konrad Meyer-Usteri



Kappelbrücke, 1333, à 10 minutes de la gare de Lucerne. Le plus vieux pont couvert du monde, réservé aux piétons; longueur totale de 222m avec des portées de 7,6m. La tour fait aussi partie des vieilles fortifications de la ville; sous le toit du pont, des peintures de 1614 sont une attraction touristique fort courue.

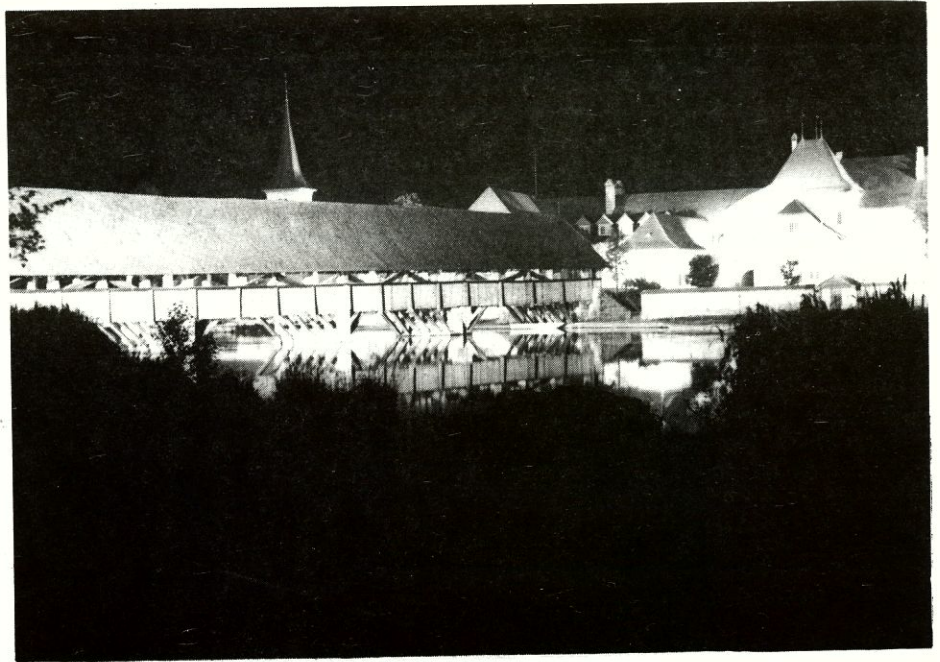


L'évolution technique dans la construction des ponts couverts peut être suivie entièrement en Suisse. Des ponts du 16ième siècle, les plus importants sont Wangen sur l'Aare, Aarberg, Gummenen et Neubrücke, près de Berne. Tous sont encore en bon état et si près l'un de l'autre qu'on peut les visiter le même jour.

Le pont de Wangen a une histoire typique. On peut admirer aujourd'hui une construction qui date de 1552, d'après les archives de l'ancienne république de Berne. Cependant il y avait sur ce site un pont encore plus ancien, qui avait de courtes portées d'environ 8m, c'est à dire à peu près les mêmes que le Kappelbrücke à Lucerne, de 200 ans plus âgé. Sous les arches du pont Wangen de 1552, lesquelles sont de 16m et plus, nous avons retiré plusieurs pieux du fond de la rivière, vestiges de l'ancien pont de Wangen. La longueur totale de ce pont atteignait 95m. Pour porter le toit des deux côtés du pont actuel, dans chaque ouverture (travées), deux poutres inclinées de 40X40cm forment un triangle avec la poutre à la base, de mêmes dimensions. C'est la naissance des charpentes sans lesquelles l'homme n'aurait jamais vaincu des rivières avec des ponts.

Trois des piliers de 1552 étaient en bois de chêne, prenant appui sur des pieux enfoncés dans le fond de la rivière. Les crues, surtout celles chargées de glace flottante, les collisions des bateaux contre les piliers et la pourriture du bois partiellement immergé étaient les causes de réparations incessantes. Afin d'éviter cet effort continu, on a construit un pilier en pierre. A cette fin on a d'abord enfoncé des poteaux dans le fond de la rivière, sur lesquels on a placé une grille de poutres en chêne sur laquelle on a commencé à maçonner des pièces calcaires. Tous ces travaux ont été exécutés par les ouvriers à l'intérieur d'une caisse en bois étanche. Les Romains construisaient leurs fondations de cette manière il y a 2000 ans!

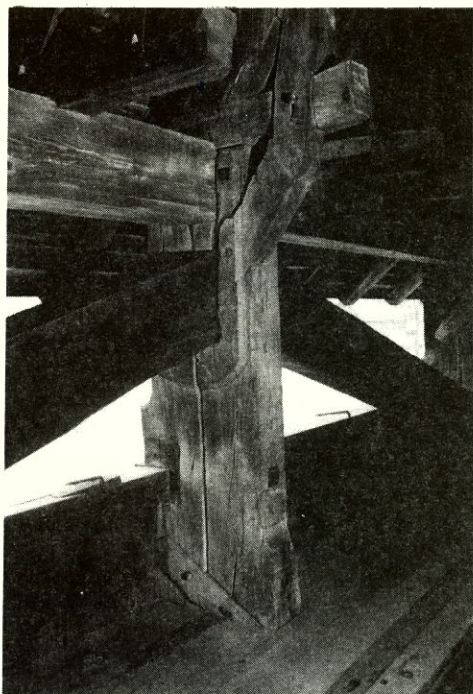
En 1966/67 le niveau de l'Aare a sensiblement monté lors de la construction de l'usine électrique de Bannwil. C'est la raison pour laquelle vous voyez à votre visite des piliers constitués de poteaux en béton



WANGEN, pont à travers l'Aare, au nord de la petite ville historique, 5 minutes au sud de la jonction de l'autoroute N1 qui relie Berne à Zurich; charge limitée à 3,5t; longueur totale de 95m; des portées entre 15,4m et 17,8m; premier pont mentionné à cet endroit en l'an 1367; la structure existante a été édifée entre 1549 et 1559.



WANGEN, le pilier en maçonnerie date de 1552, sa fondation a été renforcée en 1967 par des palplanches métalliques; dans la même année les piliers en bois ont été remplacés par des piliers en béton armé parce que la construction d'une usine électrique a occasionné la levée du niveau d'eau



WANGEN, poutres verticales en chêne de 1549/59 qui forment un triangle supportant le toit; pièces de charpenterie fort élaborées; la plupart des autres pièces du pont ont été changées pendant les siècles.

recouverts par des pierres calcaires de la région. L'ingénieur chargé du projet voulait remplacer le vieux pilier en pierre par un banal pilier en béton. J'étais convaincu de pouvoir sauver le monument historique avec des injections entourées d'une palplanche métallique. En outre cette alternative était très avantageuse du point de vue financier. La reconstruction du vieux pilier n'a coûté que la moitié du prix d'un pilier en béton!

On ne retrouve en Suisse qu'un seul pont couvert dont la structure portante en bois a été remplacée par une construction en béton armé: il s'agit du pont de Bremgarten sur la Reuss. Pour le pont de Wangen, l'ingénieur avait prévu la même mesure, ce qui aurait signifié la démolition de l'appareil-porteur, la partie la plus importante d'un pont. J'ai fait faire des essais de chargement avec un camion tracteur militaire à 3 essieux pesant 35t et fait prendre des mesures de déflexion. Les déflexions étaient minimales à cause d'un renforcement en bois appliqué en 1934 par la même entreprise, pour laquelle j'ai travaillé avant d'être nommé ingénieur en chef de l'arrondissement IV du Canton de Berne.

A Wangen, 40 km au nord-est de Berne, on peut suivre plus de 440 ans d'histoire de la construction des ponts couverts. Grâce aux archives nous savons qu'il y avait déjà un pont près de la petite ville

fortifiée en 1367, et que ce pont a été refait en 1408. Sa reconstruction entre 1549 et 1552 nous a laissé non seulement le pilier en pierre du côté de la ville mais aussi les poteaux en chêne, qui portent le toit couvert de tuiles. Les quatre poutres (45 X 50cm) par portée qui supportent la voie ont été sciées dans des troncs de sapin d'une longueur approximative de 40m. Quelques unes de ces poutres ont peut être déjà servi une centaine d'années, mais 5 des grandes pièces remplacées en 1967 étaient complètement pourries 15 ans plus tard, car il s'agissait de bois fraîchement coupé! En outre l'eau transportée par les pneus des véhicules à l'intérieur des ponts est aussi néfaste que l'eau du ciel, contre laquelle le pont est protégé par le toit.

Le pont de Wangen nous démontre aussi la qualité caractéristique de nos ponts couverts; la capacité portante peut en être augmentée sensiblement, comme par exemple, par ces contreforts en chêne, installés en 1934. Le pont de 1552, renforcé en 1934, peut ainsi porter des camions de 40t! Afin de détourner le trafic lourd, nous avons limité la charge maximale à 3,5t. Cette mesure permet de calmer la circulation d'un secteur important de l'ancienne ville qui a gardé un cachet très particulier.

A SUIVRE



WANGEN, essais de charge avec un camion de 38 tonnes à trois essieux, le fléchissement max. étant de 1,2cm; ce résultat a été obtenu grâce aux renforcements diagonaux en 1934, qu'on voit sur la photo #3, des deux côtés du pilier.

## D'un pont...

### Drummondville 1991

Quarante huit membres se sont rendus à l'assemblée. Des collections intéressantes présentées par les membres. Une participation sans précédent aux activités de la journée. Tel est le bilan de la dernière assemblée générale. L'équipe de directeurs a été réélue par acclamation.

La dixième année de la S.Q.P.C. avait débuté par l'annonce du maintien du pont de Ste-Odile. Elle se termine par l'annonce du sauvetage du pont d'Amqui. Une conclusion heureuse pour un anniversaire et de bons présages pour les années à venir.

### La carte postale

Lors de l'assemblée générale, les membres se sont prononcés afin de choisir la diapositive gagnante parmi les 140 inscrites. Le pont retenu est le McVetty-McKerry de Lingwick (61-18-08) photographié par Mario Trépanier. Monsieur Trépanier n'avait qu'une diapositive d'inscrite. La lutte a été serrée entre la diapositive choisie et celle du pont Louis-Gravel de Sacré-Coeur (61-62-01) envoyée par Charles Elflein. Une diapositive fort originale de Yves Beaudin a également fait bonne impression. Il s'agissait d'une photographie d'une peinture du pont Guthrie de St-Armand (61-45-01).

Les participants:

Beaudin, Yves	Elflein, Charles
Beaujean, Jean-Marie	Moisan, Daniel
Becstead, Gary	Richard, Fernand
Bérubé, Daniel	Rousseau, Camille
Claudiel, Marie-Odile	Tardy, Normand
Delisle, Lise	Trépanier, Mario

Félicitations à tous et à toutes.

### Renouvellement

A ce moment de l'année, votre Pont'Age inclut une formule de renouvellement. Plus que jamais, la S.Q.P.C. a besoin de votre soutien. Au moment d'écrire ces lignes, la Société compte 243 membres en règle. A noter que votre carte de membre sera expédiée avec votre journal de l'hiver 92 afin de réaliser des économies de frais de poste.

### Politique de membership

Le Bureau de direction a adopté une nouvelle politique d'adhésion à la S.Q.P.C. Dorénavant, les coûts de la carte de membre seront de 10\$ pour le premier membre et de 2\$ pour les membres additionnels A LA MEME ADRESSE, peu importe le nombre. Cette nouvelle façon d'inscrire les membres vise à solutionner les cas où plusieurs enfants souhaitent s'inscrire ou encore de personnes cohabitant sans être un couple au sens habituel du terme.

### Un comité de soutien

La S.Q.P.C. entend mettre sur pied un comité formé de membres souhaitant s'impliquer davantage dans la vie de l'organisme. Annoncée à l'assemblée générale, cette décision a reçu un accueil favorable et déjà 7 membres se sont inscrits. Les activités de la Société augmentent sans cesse et l'implication de plusieurs membres allégera la tâche des directeurs et permettra de participer à un plus grand nombre d'événements.

Pour plus de détails ou pour vous inscrire, contactez le secrétariat.

## A VENDRE

Liste actualisée 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. Casette 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) 34 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.

