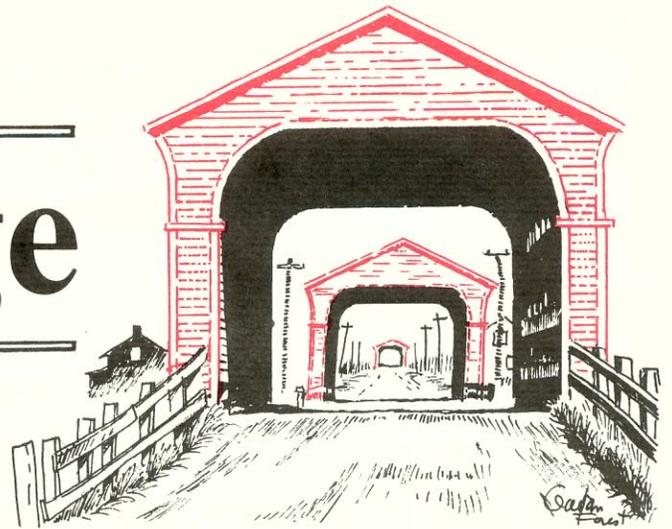

Le Pont'âge

VOL XII NUMERO 1

AUTOMNE 1992



Le pont actuel vu de la rive nord.
Chute-Panet, rivière Jacques-Cartier

Photo: Gérald Arbour, avril 1991

Société québécoise des ponts couverts inc. C.P. 102, St-Eustache, Qc J7R 4K5



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc.

Président:.....Gérald Arbour(514)651-6443
 Vice-Président:.....Gaétan Forest(819)986-6045
 Trésorier:.....Pierre Duff(514)582-4998
 Directeur:.....Jean-Yves Paquin(514)456-3362
 Directeur:.....André Pelletier(514)655-2405
 Directeur:.....Daniel Bérubé(819)643-4466
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(207)864-2287

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: 4^e trimestre 1992
 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

Drummondville. 1992

En plus de l'été qui avait décidé de sévir le 22 août, 54 membres ont assisté à l'assemblée générale. C'est la première fois que le cap des 50 participants est franchi à une assemblée.

Un bilan de l'année écoulée a été présenté. Daniel Bérubé a été élu directeur en remplacement de Joseph Conwill. Ce dernier demeure agent de liaison pour la S.Q.P.C.

Monsieur Henri-Paul Thibault, responsable du dossier des ponts couverts au ministère des Affaires culturelles a brossé un tableau peu encourageant de ce dossier.

La moitié des participants se sont retrouvés à Upton pour le pique-nique. Cette année, ce lunch était commandité par plusieurs marchands de Saint-Hyacinthe.

En vrac

Le pont Napoléon-Grondin (61-06-06) de Saint-Ephrem a été endommagé le 4 août lors du débordement de la rivière. Trois jours plus tard il était incendié. Un projet de sauvegarde des ruines a été élaboré.

Une culée du pont Bélanger (61-42-04) étant effondrée, le pont menace de s'écrouler dans la rivière.

Nous déplorions le fait que l'on n'ait pas repeint le pont de Saint-Mathieu (61-65-01). C'est chose faite.

Des aménagements ont été effectués aux abords du pont Saint-André (61-40-03).

Une coupe de broussailles a été faite au pont Lambert (61-44-08).

Après diverses tentatives, le pont de Milby (61-67-03) aura son toit de bardeaux selon le devis de construction original.

Le pont Guthrie (61-45-01), sévèrement endommagé, a été fermé à la circulation au mois d'août.

Divers travaux, dont la peinture ont été effectués au pont Marchand (61-53-01).

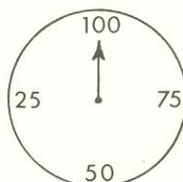
Des travaux majeurs ont eu lieu au pont Freeport (61-45-02). Une culée, une partie des cordes inférieures, du tablier et du lambris ont été remplacés. Ces travaux sacrifient la culée de maçonnerie et incorporent des pièces de soutien en métal. Des gabarits ont été installés. La suite des travaux c'est pour...?

Les travaux sont complétés au pont Emile-Lapointe (61-62-03). Très belle structure. L'installation de dalles d'égouttement peu esthétiques, bien qu'efficaces, est à déplorer.

Le pont des Draveurs (61-58-04) est fermé à la circulation depuis plus de 2 ans maintenant.

Plusieurs contreventements et jambes de force ont été brisés à l'intérieur du pont de Saint-Edgar (61-10-05).

Même situation déplorable au pont Cousineau (61-25-08).



MENACÉ _____		PONT BÉLANGER
DÉLABRÉ _____		PONT GUTHRIE
SURSIS _____		PONT BEAUSÉJOUR

Le Bas Saint-Laurent : une situation préoccupante

Il a été facile d'identifier la région Bas-Saint-Laurent/Gaspésie comme la seule région où il ne s'est à peu près rien accompli de valable au niveau de la réparation et de l'entretien des ponts couverts du territoire. De plus, cette région a déjà sacrifié plusieurs ponts couverts, qui, s'ils avaient été situés ailleurs, auraient pu être réparés et conservés.

Les ponts Plante de Causapscal et Imbeault de Saint-Léon-le-Grand en sont des exemples. Si l'on pense maintenant au pont des Draveurs fermé depuis plusieurs années sans que la moindre intention de le réparer ait été manifestée, il y a lieu de craindre le pire pour plusieurs ponts de la région. Les ponts Bélanger de Les Boules, les 2 ponts de Saint-René-de-Matane ainsi que le pont de Saint-Anaclet sont dans un triste état. La carte postale incluse avec ce numéro a pour but de dénoncer cette situation. De bons résultats ont déjà été obtenus avec une telle démarche. De plus, la réponse de nos membres a toujours été excellente dans de tels cas.

Nous vous fournissons donc une liste d'adresses où les cartes reçues risquent de provoquer une réaction que nous souhaitons bénéfique pour nos ponts et non hargneuse envers notre association.

Monsieur Robert Middlemiss, Ministre délégué
aux Transports
700 boul. Saint-Cyrille Est, 29e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Direction régionale, Transports Québec
Monsieur Ghislain Lafrenière
92 2e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Association touristique du Bas Saint-Laurent
189 rue Hôtel-de-Ville
Rivière-du-Loup (Québec) G5R 4C3

Association touristique de la Gaspésie
357 route de la Mer
Sainte-Flavie (Québec) G0J 2L0

Si vous souhaitez expédier davantage de cartes, contactez le secrétariat de la Société.



Photo Gérald Arbour

Pont Napoléon-Grondin (61-06-06), St-Ephrem, Beauce
Peu après le 4 août ...

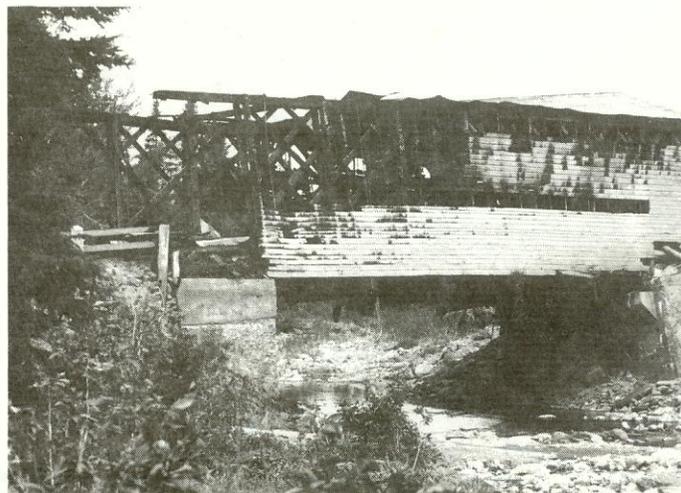


Photo André Pelletier

...le 7 août ...

Lucien Lafrance et les ponts

Avant le mois d'août dernier, Lucien Lafrance, surintendant, ignorait l'existence de la Société québécoise des ponts couverts. Ce qu'il n'ignore pas cependant, c'est l'emplacement des ponts couverts au Québec.

En 1988, il était de l'équipe qui a réparé le pont de Powerscourt (61-27-01). Lors de notre rencontre, il travaillait au pont Freeport (61-45-02) de Cowansville. A ce moment là, il avait déjà en mains le contrat pour repeindre le pont Marchand (61-53-01) de Mansfield et Pontefract.

Depuis 1986, la seule soumission publique "manquée" par l'employeur de Monsieur Lafrance, la compagnie Derco Construction de Sainte-Foy, pour la réfection d'un pont couvert est celle du pont du Faubourg (61-17-01) d'Anse-Saint-Jean.

Lucien Lafrance a entrepris les premiers travaux qui devaient permettre la réouverture du pont Meilleur (61-33-06) en 1988. C'est lors de ces travaux qu'il a été décidé de démolir cette structure. Une telle décision a amené l'annulation du contrat octroyé à la compagnie Derco et la préparation de nouveaux plans et devis pour la démolition du pont couvert et la reconstruction d'un pont acier bois. Il ressort de tout cela que la seule pénalité payée pour l'annulation du contrat aurait été largement suffisante pour déplacer le pont Meilleur et le conserver.

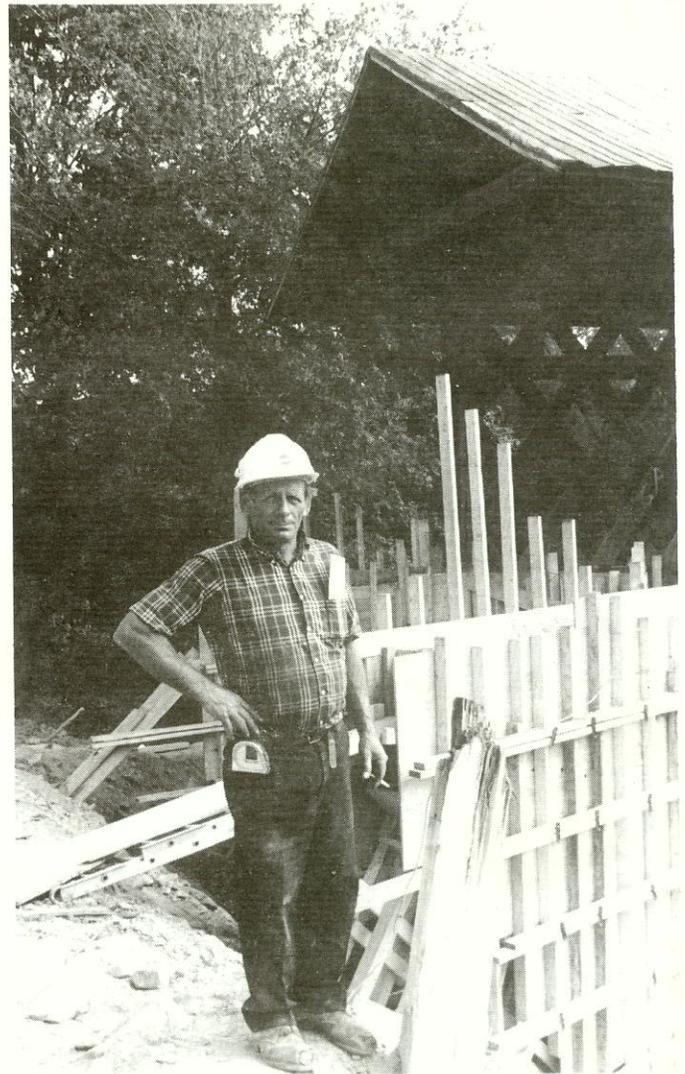
Les ponts couverts ne sont pas la seule spécialité de Lucien. Cependant, son employeur devient de plus en plus difficile à concurrencer dans ce domaine. Monsieur Lafrance a encore tout frais à la mémoire son séjour au pont Emile-Lapointe (61-62-03) à Pointe-aux-Outardes. Il est vraiment satisfait du travail accompli à cet endroit. Son seul regret, budget oblige, était de n'avoir pas été autorisé à remplacer une partie plus importante du tablier du pont.

Lucien Lafrance aime le travail bien fait et il anticipait avec une joie non dissimulée la possibilité de reconstruire A NEUF le pont des Anses Saint-Jean (61-43-05) d'Amqui. Il fut déçu d'apprendre que la S.Q.P.C. combattait farouchement cette idée. A défaut d'ajouter cette expérience à son curriculum vitae, Monsieur Lafrance entrevoyait déjà la possibilité d'aller tout de même y travailler mais à la réfection du pont actuel et non à sa démolition.

Mais avant Amqui, il y a Mansfield et Pontefract et également la possibilité que des travaux se fassent au pont Savoyard (61-25-15) de Grand-Remous et Guthrie (61-45-01) de Saint-Armand. Du boulot en perspective.

Selon vous, quelle quantité de peinture rouge sera utilisée par Lucien Lafrance pour refaire une beauté au pont Marchand?

Gérald Arbour, août 1992



Cowansville

Photo: Gérald Arbour

Sur la route des ponts couverts 2

Normand Tardy

AU PIED DE MON PONT COUVERT FAVORI: pensées personnelles

A écouter ici; le silence.
 Puis découvrir graduellement les sons de la nature.
 Nous sommes dans une autre époque.
 Les gens sont religieux ici. L'air. Le pont couvert.
 Puis à écouter le son des pneus lorsqu'une auto entre dans le pont: tou-toum tou-toum.
 Ca, c'est le vrai son.
 Puis le roulement des pneus à l'intérieur sur le tablier: ev-v v v...
 Ca, c'est le vrai son.
 Puis le son des pneus à la sortie lorsque ceux-ci attaquent de nouveau la gravelle.
 Le son qui disparaît graduellement au loin.
 Le pont qui te confirme à chaque fois le passage d'une automobile. Puis à nouveau le silence.
 Et de ce silence surgit après quelques instants un son lointain, le bruit des sabots qui frappent le tablier du pont, d'un pas certain et régulier: tac-a-tac-a-tac...
 Ca, c'est le vrai son.
 Je garde les yeux fermés et je m'enivre de ce moment privilégié, un brin de foin poussiéreux à moitié mâchouillé en travers de la bouche.
 Ca sent, ça vit un pont couvert. J'ouvre les yeux, je regarde ma caméra, j'observe la scène.
 Je souris et je me dis que les plus belles photos sont celles qu'on aura pas prises. C'est ici qu'on tombe dans la troisième dimension.
 Ou est-ce la quatrième...
 Des maisons d'un autre siècle. Des boîtes postales pivotantes dans le pont, un barrage en amont. Des grenouilles, des oiseaux rouges. Odeur de gravelle, de pont couvert, de moulin. Il y a du passé ici. Tranquillité d'esprit. Les pieds dans l'eau. La tête dans les nuages.
 Une route de poussière bien droite avec ces arbres géants de chaque côté, les pieds bien enracinés dans le sol, bien droits, jusqu'au ciel. En y regardant de plus près, je crois que les branches là-haut se rejoignent et se fondent ensemble. Là-haut, bien au-dessus de moi. Les arbres sont vieux, nus, sans feuilles. Mais qu'est-ce qu'ils font ici?
 Une écorce comme celle de l'érable ou de l'orme.
 De l'orme géant.
 Comme la truite de trente-deux livres.
 Comme les souliers du géant Beupré.
 Est-ce bien cette route que j'ai toujours imaginée lorsqu'on se dirige vers le ciel à la fin de notre périple... mais si, c'est bien elle. Avec la lumière du soleil au bout du couloir et ces branches telles des mains qui se tendent pour te montrer le chemin, pour t'agripper peut-être...
 Mais non, je n'ai pas d'idées morbides.

C'est là et c'est comme ça, et je suis là.
 Et j'écris un livre complet sur le sujet.
 C'est Mon livre sur cet endroit.
 Et je me mets à lire ce livre. Et je m'aperçois soudain que ce n'est pas Mon livre.
 Je ne suis qu'une page du livre de l'histoire de cet endroit. Et dans la perspective du temps, cet endroit en a vu bien d'autres. D'autres personnes, d'autres générations passées et à venir. Et je ne suis plus la page que je pensais que j'étais. Je suis en quelque part sur cette page, dans une phrase et je ne la trouve pas. Si! Je suis là, mais c'est entre deux phrases. Quelque part autour de ce point. Et je me dis que ceux qui lisent le livre peuvent bien imaginer et doivent lire entre les lignes. Oui, c'est là que je me situe. Quelque part entre les lignes, peut-être même dans la marge.
 Et je me rend compte que je ne suis rien dans l'histoire de cet endroit. Personne n'en parlera jamais. Je ne suis même pas un fait divers. Je n'étais que de passage, presque une anecdote.
 Et quelque part, cet endroit continue d'écrire Son livre, son grand livre du temps.
 Que nous sommes si grands et si petits à la fois.
 J'aurai palpé et vécu cet endroit.
 Je l'ai rencontré.
 Il existe bel et bien.
 Il s'appelle Green River, tout au sud du Vermont.



Données techniques

A Green River sur la route Jacksonville Stage, sur la rivière Verte; pont Green River (45-13-04); 1 travée, 104 pieds, 1873, Town
 Situé sur la 5; 2,2 km sud Jct I-91 (exit 1); ensuite à droite pendant 6,5 km pour Guilford Center; en face 0,9 km; à droite 3,8 km sur Stage Road; et à gauche 0,1 km.
 Construction extrêmement solide; pont couvert le plus au sud du Vermont; 12 boîtes postales pivotantes dans le pont; barrage; enseigne "Two Dollars Fine to Drive on this Bridge Faster than a Walk"; à l'intérieur "Post no Bills"

Evolution d'une structure

Gérald Arbour

La papeterie de Châte Panet est une des plus vieilles entreprises du genre au Québec.

En 1888, Thomas Logan Jackson acheta de Eugène Mouliérat un moulin à scie et à farine situé sur la rive sud de la rivière Sainte-Anne, à Châte Panet. Ce monsieur Jackson, employé de la Quebec and Lake St-John Railway avait flairé une bonne affaire. Son employeur projetait la construction d'une ligne de chemin de fer et il présuma qu'elle serait établie sur la rive sud de la rivière. Son projet de faire une pulperie avec les petits moulins qu'il avait acquis serait de la sorte bonifié.

Décédé en 1896, Thomas Logan Jackson ne vit jamais la réalisation de sa prédiction. Le chemin de fer fut finalement construit... sur la rive nord. Il devint donc nécessaire d'ériger un pont au-dessus de la rivière Sainte-Anne afin d'acheminer la pulpe vers la gare.

Après le décès du constructeur de la pulperie, trois propriétaires se sont succédés jusqu'en 1904 alors que la St-Raymond Paper Co en fit l'acquisition.

Une des premières décisions du nouveau propriétaire fut de relocaliser l'usine sur la rive nord. Cependant, un lien a toujours été maintenu entre les deux rives par au

moins 4 types de ponts différents, tous situés au-dessus du barrage construit pour alimenter l'usine en électricité. Un de ces ponts fut couvert. Le pont actuel, non couvert, aurait été construit en 1948 et modifié plus d'une fois. De 8 travées, il a été ramené à 5.

Le peu d'archives disponibles pour toutes les opérations de la St-Raymond Paper à Châte Panet laisse la porte ouverte à plusieurs suppositions. Seules quelques photos permettent d'échafauder certaines hypothèses.

Selon le souvenir d'une citoyenne agée de St-Raymond de Portneuf, il y a tout lieu de croire que le premier pont à Châte Panet fut le pont couvert (photo 1). Ce pont permettait d'acheminer la pulpe de l'usine à la gare. Sur le pont, des wagonnets étaient utilisés, puis, les chevaux prenaient la relève.

La seconde structure, à arche et non couverte, est celle qui aurait été construite sensiblement à la même époque que le déménagement de l'usine sur la rive nord (photo 2). Le troisième pont, ouvert également, est assez semblable à la structure actuelle. De type Howe, il a été nécessaire de le renforcer avec des câbles d'acier avant de le remplacer (photo 3) vers 1948.





2

Photo: collection Jacquelin Morin

Finalement, le pont actuel comptait 8 travées pour une longueur approximative de 540 pieds (photo 4). Une photo prise en 1953 montre qu'une travée a été amputée et remblayée sur la rive nord. Par la suite, 2 autres travées ont été démolies sur la rive sud.

La structure de Châte Panet est un bel exemple des vestiges de notre patrimoine industriel. Utilisé maintenant par les seuls piétons, il témoigne de l'activité intense qui a régné sur les berges de la rivière Sainte-Anne depuis plus d'un siècle.

Le patrimoine industriel est encore mal connu et est à toutes fins utiles inexploité chez-nous. Ce n'est que depuis moins de 10 ans qu'une association s'est formée en vue de faire reconnaître cette autre facette de notre histoire. Bien que les recherches aient révélé l'existence de ponts couverts construits au Québec par des compagnies pour accéder à divers bâtiments industriels, le pont en bois de Châte Panet, semble être le dernier de cette catégorie encore en service chez-nous.

C'est à regret qu'une histoire incomplète de l'évolution de cette imposante structure vous est livrée. Le pont situé sur les terrains de l'ex St-Raymond Paper* gardera un certain temps encore ses principaux secrets. □



3

Photo: collection Jacquelin Morin



4 Photo: Joseph Conwill, 1990

*Papiers Mallette exploite actuellement le moulin de Châte Panet.

SOURCES: Le Portneuvois, octobre 1986

D'un pont...

Plus de 150 personnes, dont 3 membres de la S.Q.P.C., ont participé aux célébrations de la Saint-Jean au pont Marois (61-25-02). Beaucoup d'animation à ce pont que l'on souhaite réhabiliter de façon graduelle.



Des travaux de 100,000\$ sont prévus au pont de la Macaza (61-33-10). Le pont sera surélevé pour le prémunir contre les glaces et inondations. Une nouvelle couche de peinture sera également appliquée. Finalement, le dossier du pont des Anses-Saint-Jean (61-43-05) d'Amqui n'est pas clos. Nous espérons pouvoir contrecarrer le projet de démolition du pont actuel qui serait remplacé par un PONT COUVERT NEUF, d'une capacité portante de 20 tonnes et construit à "l'ancienne". Une aberration.

Renouvellement

Ce numéro contient votre formule de renouvellement pour l'année 1993. La S.Q.P.C. compte actuellement 246 membres en règle. Nous avons besoin que vous continuiez à accorder votre appui à la Société. Il reste encore beaucoup à accomplir pour assurer une protection adéquate à nos derniers ponts rouges.

Woodstock, Vermont

Plus de 30 membres de la National Society for the Preservation of Covered Bridges et de la Société québécoise des ponts couverts se sont rencontrés à Woodstock, Vt. Le but de cette rencontre était de raffermir les liens entre nos deux organismes. Il est important de rappeler l'aide précieuse reçue de la National dans le dossier d'Amqui.

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. Vol. 1 et 2, rééditions: 20\$ Numéros imprimés, 2\$ chacun + frais de poste. Prix spécial pour la série complète

Epinglette SQPC: 5\$

Ecusson : 3\$

Affiche : 4\$

Cartes postales: 0,40\$ (1,50\$ poste) 35 différentes

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.

Du financement original

Contrairement au Québec où il est pratiquement impossible d'investir directement des sous pour la conservation des ponts couverts, il est possible de le faire dans certains états américains. En Ohio, pour assurer la reconstruction authentique du pont Parker (35-88-03), partiellement incendié, une levée de fonds a été organisée. Une brique est vendue 15\$. Sur cette brique, le donateur inscrit son nom et toutes les briques seront incorporées dans un muret près du pont.

Le comté de Parke, Indiana, propose aux amateurs d'adopter, pour 20\$, un des 32 ponts couverts du Comté. Un 33ième a été incendié en juin. Pour chaque pont adopté, un certificat est expédié. Voici les adresses si ces programmes vous intéressent:

Cross the Bridge again
C/O Brian J. McKee
668 N. Main Street
Marion, Ohio 43302
15\$, paiement au nom de
"Cross the bridge again"

ADOPT-A-BRIDGE
P.O. Box 444
Montezuma, Indiana 47862
20\$