- LA REVUE D'HISTOIRE DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN -

SaguenayensiA

Volume 41, No 4 —Octobre - Décembre 1999

Envoi de poste publication, enregistrement no 8720. Port de retour garanti. C.P. 456, Chicoutimi, G7H 5G7.

- Les techniques de construction des ponts
- Des traverses couvertes
- Histoire des ponts du Lac-St-Jean
- Joseph Dallaire, un bâtisseur de pont bien de chez-nous

6,25 $

MERCI À NOS GÉNÉREUX DONATEURS!

MEMBRES HONORAIRES

Mgr René Bélanger, Québec
M. Robert Bergeron, Saint-Lambert
Me Marcel Claveau, Chicoutimi
Mgr Jean-Guy Couture, Chicoutimi
Mgr Marius Paré, Chicoutimi
M. Anthony Price, Québec
M. Paul-Gaston Tremblay, Chicoutimi
Alcan

MEMBRES CORPORATIFS (1 000 $ ET PLUS)

Abitibi-Consolidated inc.
CEM Consultants inc., Chicoutimi
Fondation Asselin, Jonquière
Fondation Mathew Ralph Kane, Québec
Fondation Thomas-Léon Tremblay, Chicoutimi
M. Gilbert Gravel, Chicoutimi
Le Groupe Riverin, Jonquière
MRC du Fjord, Saguenay
Raoul Blackburn Ltée, Chicoutimi
M. Jacques Tardif, La Salle
Gilles Tremblay Syndic, Chicoutimi
M. Jean-Paul Tremblay, Chicoutimi
Ville de Roberval
Ville de Dolbeau

MEMBRES À VIE (500 $ ET PLUS)

Dr Louis Bélanger, Montréal
M. Paul-A. Bergeron, Chicoutimi
Caisse Populaire Desjardins, Chicoutimi
Dr Jean-Charles Claveau, Québec
Mme Annette S.-Fortin, Hébertville
M. Gérard Gaudreault, Chicoutimi
Me Claude Gauthier, Chicoutimi
Dr Richard Harvey, Sherbrooke
M. Desmond Hudson, Plainfield, NH
M. Patrick Lapointe, Jonquière
M. Roger Larouche, Falardeau
M. Jean-Marie Lemay, Alma
M. Paul-Eugène Lemieux, Jonquière
Abbé Ernest Lévesque, Chicoutimi
M. Réal Lévesque, Jonquière
M. Paul Murdock, Chicoutimi
M. Maurice Ouellette, Chicoutimi
M. Bernard Pelletier, Chicoutimi
M. Georges-Henri Perron, Chicoutimi
M. Gilles Rinfret, Chicoutimi
Scierie Saguenay, La Baie
M. Roger Samson, Beauport
M. Gérard Tremblay, Chicoutimi
Mme Gertrude Tremblay, Alma
M. Jean-Hugues Tremblay, Chicoutimi
M. René Tremblay, Chicoutimi
Mme Céline Turcotte, Chicoutimi
Abbé Jean-Paul Vincent, Albanel

MEMBRES BIENFAITEURS (50$ À 499$)

Abitibi-Consolidated Inc., Jonquière
Mme Laurette Angers, Jonquière
Mme Antoinette Brassard, Jonquière
Mme Marie Dharmalingam, Toronto
Mme Jeanine Dufour-Boucher, Jonquière
M. Aimé Gagné, Montréal
M. C.-A. Gauthier, Jonquière
M. Michel Gauthier, Falardeau
Mme Michelle Harvey, Sainte-Foy
M. Jean Lacasse, Piedmont
M. Alyre Martin, Chicoutimi
M. Majoric Néron, Chicoutimi
M. Jean-Marc Patoine, Jonquière
M. Rémy Roussel, Chicoutimi
Dr Yves Savard, Chicoutimi
Dr François Tremblay, Chicoutimi

MEMBRES DE SOUTIEN (25 $ À 49 $)

M. Raoul Bastarache, Ville d'Anjou
Dr René Bastarache, Tracy
Mme Céline T.-Beaulieu, Québec
Mme Jacqueline Beaulieu, Chicoutimi
M. Charles-Henri Bergeron, Chicoutimi
M. Ulric Blackburn, Chicoutimi
Mme Andrée Boily, Chambord
M. Paul-André Cantin, Beauport
M. Paul-Émile Carrier, Montréal
M. Jean-Marie Claveau, Jonquière
M. Jeffrey T. Colvard, Binghamton, N. Y.
M. Miville Corneau, Chicoutimi
Abbé Rosaire Côté, Metabetchouan
M. Ernest Dauphinais, Falardeau
M. Pierre De Champlain, La Baie
Mme Marthe Delisle, Jonquière
Mme Céline Desgagnés, Jonquière
R. P. Albert Dumont, Montréal
Dr Armand Gagnon, La Baie
M. Fernand Gagnon, La Baie
M. Victor Gagnon, Chicoutimi
M. François Gilbert, Sillery
M. Fernand Gravel, Chicoutimi
M. Joseph Gravel, Chicoutimi
M. Paul-André Gervais, Chicoutimi
Imprimerie DeLuxe Inc., Chicoutimi
M. Charles Jalbert, Outremont
M. Raymond Labbé, Sainte-Claire
M. Roger Lajoie, Alma
M. Jacques Lambert, Sainte-Foy
M. Alain Larouche, Montréal
M. Réginald Lavoie, Saint-Fulgence
Mme Rose-Marie Lavoie, Chicoutimi
M. Raymond Lemieux, Chicoutimi
M. Jean Lessard, Boisbriand
Abbé Camil Lévesque, St-Fulgence
M. Gilles Maltais, Chicoutimi
Mme Florence Masson, Chicoutimi
Dr Alyre J. Picard, Alma
Placement Denis Côté Inc., Chicoutimi
Dr Camille Plourde, Chicoutimi
M. Claude Potvin, Laterrière
R. Gravel Inc., Chicoutimi
Dr Claire St-Pierre, Chicoutimi
M. Marcel Ste-Croix, Saint-Fulgence
M. Laurent-Yves Simard, Anse-Saint-Jean
Abbé Robert Simard, St-Fulgence
M. Marcel Ste-Croix, St-Fulgence
Mme Geneviève Talbot, Québec
Mme Jeannine Tardif-Hébert, Brossard
Mme Claire Tremblay, La Baie
M. Jean-Joseph Turcotte, Normandin
Dr Léo Vandal, Chicoutimi
Mme Pierrette Vézina, Chicoutimi
M. Antoine Villeneuve, Chicoutimi

La Société historique du Saguenay tient à remercier ceux et celles qui donnent des montants moindres.

SAGUENAYENSIA

Publiée depuis 1959 par la Société historique du Saguenay

Volume 41, numéro 4, octobre-décembre 1999

La revue d'histoire régionale *Saguenayensia* est publiée trimestriellement par:
Société historique du Saguenay
930, Jacques-Cartier Est,
Chicoutimi, Qc
G7H 7K9
Tél.: (418) 549-2805
Fax: (418) 549-3701

Les avis de changement d'adresse, les exemplaires non distribués et les demandes d'abonnement doivent parvenir à l'adresse mentionnée ci-dessus. Port de retour garanti.
Envoi de publication: enregistrement no 08720.
Postes Canada: # client 02093618.

La revue *Saguenayensia* est répertoriée dans la *Revue d'histoire de l'Amérique française* et dans *Canadian Historical Review.*

La direction de *Saguenayensia* laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leur texte. Les articles parus dans *Saguenayensia* ne peuvent être reproduits, traduits ou adaptés sans l'autorisation écrite de l'auteur ou de la Société historique du Saguenay.

La Société historique du Saguenay est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

La revue *Saguenayensia* est subventionnée par la Fondation de l'Université du Québec à Chicoutimi

Dépôt légal: 4e trimestre 1999
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN0581-295X

Tarifs d'abonnement:
Particulier: 25$
Corporations et institutions: 35$
Autres pays: ajouter 35$
Ce numéro: 6,25$

Couverture : *Le pont Boulanger sur la rivière Ticouapé à Saint-Méthode. Source : ANQC, Collection de la SHS, Album 4.1, p. 48.*

Sommaire

3
Les techniques de construction des ponts
par Jean Lefrançois

9
Des traverses couvertes
par Gérald Arbour

14
L'histoire des ponts du Lac-Saint-Jean : de la colonisation à aujourd'hui
par Jean Lefrançois

42
Joseph Dallaire (1923-1992)
Un bâtisseur de ponts bien de chez-nous
par Jean Lefrançois

47
Sir William Price
Visionnaire, bâtisseur et patriote
1867-1924
par Anthony Price

54
À TRAVERS LES ARCHIVES

55
À PROPOS DE GÉNÉALOGIE

57
OPINION...

58
COMPTES RENDUS

60
EN BREF...

61
SITES ET MONUMENTS DE LA SAGAMIE

ÉDITORIAL

La fin d'une année, la fin d'un siècle et la fin d'un millénaire

Au début de cet éditorial j'aimerais, public lecteur, vous transmettre nos remerciements. Votre fidélité et votre intérêt aident notre revue et la Société historique du Saguenay à poursuivre ses recherches constantes pour mieux vous servir, et cela, afin de vous offrir la meilleure vulgarisation de notre très riche histoire régionale.

Pourquoi ce titre? Il s'avère significatif, car « La fin d'une année » souligne mon premier mandat comme directeur de Saguenayensia, et de plus, il signifie le retour de vieux collaborateurs, tels que l'historien Russel Bouchard. En passant, j'espère que l'année de publications qui se termine vous aura fait connaître un peu mieux notre passé collectif.

Avec « la fin d'un siècle », je voulais mettre en évidence ces cent ans qui ont irrémédiablement transformé l'histoire de notre planète. Ceux de l'avancement technique (les futurs historiens jugeront de ces bienfaits) et de l'amélioration de nos conditions de vie. Et « la fin d'un millénaire » commémore les 1000 ans de la présence significative (souvent vindicative) de l'Occident face aux autres civilisations.

Je veux prendre encore un peu de votre temps de lecture, afin de vous inviter à lire attentivement ce présent numéro. Il se compose d'un très intéressant éventail d'articles concernant les ponts dans la région du Lac-Saint-Jean. En plus de nos chroniques habituelles, vous aurez le plaisir de découvrir un article portant sur Sir William Price, écrit par son petit-fils M. Anthony Price.

Les numéros de l'année qui s'en vient, je le souhaite, vous permettront de partager en notre compagnie des heures de lecture des plus enrichissantes. En attendant un autre éditorial, je peux vous mentionner que notre prochain numéro vous présentera un bilan personnalisé du siècle qui s'enfuit.

Pour conclure cet éditorial, je tiens à remercier le Comité d'édition de la revue Saguenayensia, de même que les auteurs qui partagent avec nous l'amour de la connaissance historique et qui sont le noyau de notre corpus documentaire. Enfin, je veux personnellement remercier, pour leur excellent travail, nos correcteurs et les nombreuses personnes collaborant de près ou de loin à la réalisation de cette revue. Terminons par cet extrait du premier éditorial de Saguenayensia en 1959.

> *Voici donc cette revue. Sous le nom de Saguenayensia, elle entre dans la carrière et se présente, modeste dans son allure mais d'une ambition illimitée dans le domaine de l'oeuvre qu'elle entreprend; car nous croyons qu'elle n'aura jamais épuisé la matière et qu'elle n'aura jamais achevé de renseigner des générations qui se renouvellent sans cesse.*

(La Direction)

Éric Tremblay
Directeur de la revue Saguenayensia

Saguenayensia

Comité d'édition
Directeur : Éric Tremblay
Membres : Louise Bouchard, Dany Côté, Jérôme Gagnon, Sylvain Gaudreault, Érik Langevin, Pascal Lavoie, Évode Pelletier.
Représentant de la Fondation de l'UQAC : Jean-François Moreau

Collaborateur au numéro : Jean Lefrançois

Conception graphique : Jean-François Hébert

Mise en page : Louise Bouchard

Révision des textes et épreuves : Jacqueline Blais, Louise Bouchard, René Laberge, Raymond Lemieux, Éric Tremblay

Impression : Imprimerie Deluxe inc.

Société historique du Saguenay

Conseil d'administration
Président : Jacques Chouinard, c.a.
Vice-président exécutif : Alex Tremblay
Trésorier : Jacques Gravel
Directeurs : Me Gaston Allard, Mimi-Constance Couture, Jean Laflamme, Val Rasmussen, Aurélien Tremblay, Rosaire Villeneuve.

Directrice générale : Louise Bouchard

Photographe: Alain Tremblay

Personnel bénévole : Albert Larouche

La Fondation Mgr-Victor-Tremblay inc.

Président : Me Marcel Claveau
1er vice-président : Gilbert Gravel
2e vice-président : Eddy Lalancette
Trésorier : Charles Tremblay
Directeurs : Pierre Bergeron, Jacques Chouinard, c.a. Jean Gagnon, Jean Laflamme, Benoit Lalancette, Georges-Henri Perron.

Les techniques de construction des ponts

par Jean Lefrançois

L'auteur est technicien en aménagement du territoire et en génie civil. Il œuvre depuis 1986 à l'inspection, l'entretien, la réparation et la construction des ponts, petits et grands, sur le territoire administratif du Lac-Saint-Jean-Ouest—Chibougamau pour le ministère des Transports du Québec.

****

Du début de la colonisation à nos jours, l'évolution des ouvrages d'art est dictée au gré des matériaux, des techniques de construction et des règles imprévisibles du développement des réseaux de communication. L'État investissant massivement dans le chemin de fer à la fin du XIXe siècle pour se préoccuper du réseau routier au début du XXe siècle.

Les premiers ponts de bois

Les premiers ponts étaient construits de troncs d'arbres déposés sur des caissons de bois et leur plancher était constitué de madriers en bois équarris (pièces de bois taillées grossièrement à la hache)[1]. Pour les portées de plus de 10 mètres, on utilisait une ferme à poinçon simple. Les poutres longitudinales étaient renforcées par un assemblage en forme de triangle composé de membrures à un ou deux montants. Entre 1800 et 1860, on en retrouvait plusieurs au Québec sur les petits cours d'eau. Dans le but de franchir de plus gros cours d'eau, les constructeurs adoptent les fermes à double poinçons et à poinçons multiples [2].

ANQC, Collection de la SHS, carton # 5690

Le pont Tremblay en bois équarri sur la Ouiatchouaniche à Roberval en 1895.

Malheureusement, ces ponts pionniers pourrissaient au bout d'une quinzaine d'années. Il est intéressant de mentionner qu'au début du siècle, les ponts étaient conçus pour supporter un chariot de 5 ou 10 tonnes anglaises.

Les ponts couverts ou ponts des amoureux

Les ponts couverts ont joué un rôle primordial dans la traversée des grands cours d'eau. En l'absence des matériaux modernes (acier et béton), seule la poutre triangulée en bois pouvait couvrir de grandes distances à peu de frais. D'ailleurs, à l'ouverture de la route de Chibougamau, de grands ouvrages de bois non couverts décoraient joliment ce circuit mais..., c'est une tout autre histoire.

Les premiers ponts couverts québécois semblent avoir été construits autour de 1830. Mais ce ne sera que vers 1880 que les colons d'ici adoptent cette technique, frustrés de devoir reconstruire de toutes récentes constructions. Le toit et les lambris recouvrant les poutres (on dit arche ou ferme) de ce type de ponts préservaient les éléments en bois de la structure contre les intempéries et, forcément, contre les effets pervers du pourrissement. Ces constructions économiques devinrent si populaires que l'on raconte qu'il s'en est construit près de 1000 au Québec[3].

Vers les années 1890, le ministère de la Colonisation et des Mines choisit définitivement la poutre à treillis Town (du nom de l'ingénieur Ithiel Town qui l'a conçue) parmi les structures de type Howe, Long, Burr ou McCallum. Les poutres triangulées de ce type sont constituées de madriers tressés en diagonale, attachés les uns aux autres à chaque intersection à l'aide d'une cheville de bois et renforcées latéralement par des cordes inférieures et supérieures. Le dessin de la poutre donne l'allure d'un énorme treillis de bois.

Plus tard, le ministère développera le type Town québécois ou « élaboré », libre de brevet. Ce nouveau modèle comporte

des verticales rapprochées, des jambes de forces au sommet et les madriers diagonaux sont de plus petite dimension. Les spécialistes qualifient les ponts couverts de construction « lourde » en ce sens que le modèle à poutres Town peut être construit par la majorité des ouvriers, sans compétences particulières. Ces ponts étaient relativement simples à construire à bras d'hommes avec des pièces de bois bûchées dans le coin. Ce modèle permettait de franchir de courtes ou de longues portées sans changer le dessin de la poutre. Les artisans peignaient ces ponts de la teinte rouge sang car cette pigmentation s'obtenait facilement à l'époque et elle couvrait bon nombre de bâtiments d'habitants, d'où le vocable de pont « rouge » qu'on leur attribuait. Ils sont qualifiés également de ponts des amoureux pour toutes les romances qui y trouvèrent une intimité ou... un toit.

Ces ponts de colonisation pouvaient disparaître aussi rapidement qu'ils étaient apparus dans le paysage. La plupart du temps, la hauteur libre et l'ouverture étaient insuffisantes et les rendaient vulnérables aux sautes d'humeurs des rivières. Les crues, les embâcles, les feux involontaires et parfois volontaires constituaient des menaces pour chacun d'entre eux. D'ailleurs, il était d'usage de laisser un tonneau d'eau à l'entrée du pont pour une intervention rapide en cas d'incendie.

L'avancement de la recherche à ce jour, plus particulièrement grâce aux efforts des passionnés de la Société québécoise des ponts couverts du Québec, consacre le Lac-Saint-Jean véritable « pépinière » des ponts couverts. Il se serait construit plus de soixante ponts de ce type sur les rivières jeannoises. D'ailleurs, l'histoire régionale est florissante en records à ce niveau. Qui savait que la municipalité de Saint-Cœur-de-Marie, avec huit ponts couverts sur son territoire se classait bonne première au Québec et peut-être au monde (pour le nombre de ponts couverts)? Et que l'ancienne municipalité de Saint-Méthode, avec six, la suivait de près[4]?

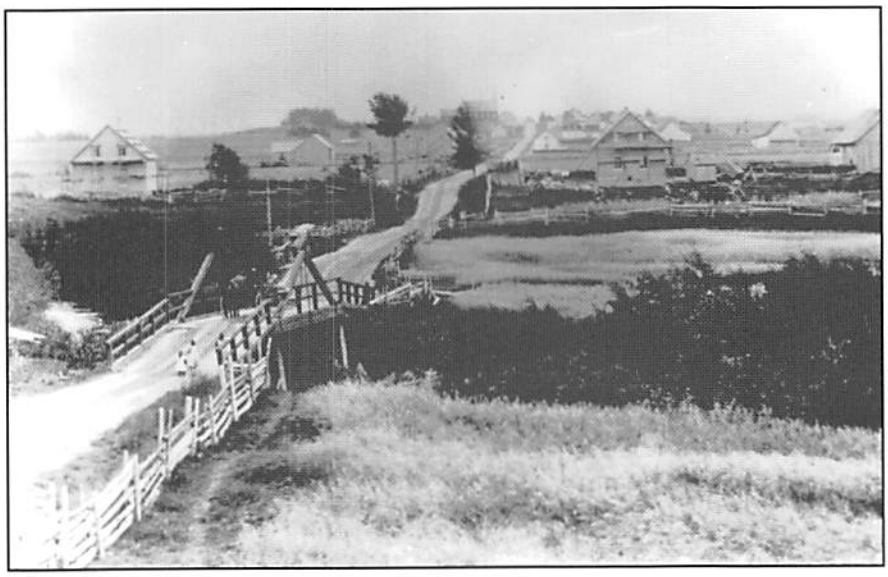
De nos jours, la quasi-totalité de ce patrimoine est disparue, à l'image de nos vieilles granges patriarcales, laissant des souvenirs éparpillés dans les boîtes d'archives des nostalgiques. En 1963, on notait la conservation de dix-huit ponts couverts jeannois[5]. Ne subsistent aujourd'hui plus que deux de ces structures de bois : le pont Rouge de Sainte-Jeanne-d'Arc et le pont Painchaud de Saint-Félicien.

Les charpentes métalliques

Après la Première Guerre, les progrès de l'automobile et du camionnage nécessitent l'amélioration des chemins et des ponts[6].

Au fur et à mesure, les vulnérables ponts de bois de la région sont remplacés par des ponts métalliques plus résistants. C'est avec la technique des poutres triangulées métalliques que l'on construisait les ouvrages majeurs sur les routes ceinturant le lac Saint-Jean, tels le pont de Sainte-Monique sur la rivière Péribonca (1924), le pont sur la rivière Métabetchouane à Desbiens (1921) ou le pont J.-F.-Grenon sur la Grande Décharge à Alma (1928-1929).

Les ponts à poutres triangulées métalliques à tablier inférieur étaient populaires et constituaient une véritable révolution. La construction des premiers ponts en acier permit de franchir des rivières avec des portées de 20 à 100 mètres. Au Québec, entre les années 1910 et 1930, on rencontrait souvent la poutre Warren sans membrure horizontale supérieure : une poutre composée d'une membrure supérieure et d'une membrure inférieure reliées par des diagonales, certaines tendues, d'autres comprimées[7].



ANQC, Collection de la SHS, carton #5697

Un pont à poinçon simple sur la Rivière aux Iroquois à Saint-Prime à la fin du XIX e siècle.

Vers 1915, les ponts sont dessinés pour un véhicule de 15 tonnes anglaises. Au début des années 1930, les ingénieurs américains proposent la série de charges H10, H15 et H20, représentée par un camion à deux essieux de 10, 15 ou 20 tonnes anglaises. En 1944, le ministère des Transports adopte la surcharge H20-S16 de l'ensemble tracteur et semi-remorque d'un poids de 36 tonnes anglaises réparti sur trois essieux. Ces changements influenceront le dessin des nouveaux ponts. On entre dans une nouvelle ère. Avant 1940, on construisait peu de ponts au Québec à poutres pleines (laminées) en acier, car la technique de laminage et la fabrication par soudage étaient peu pratiquées à cette époque[8].

Le béton de ciment

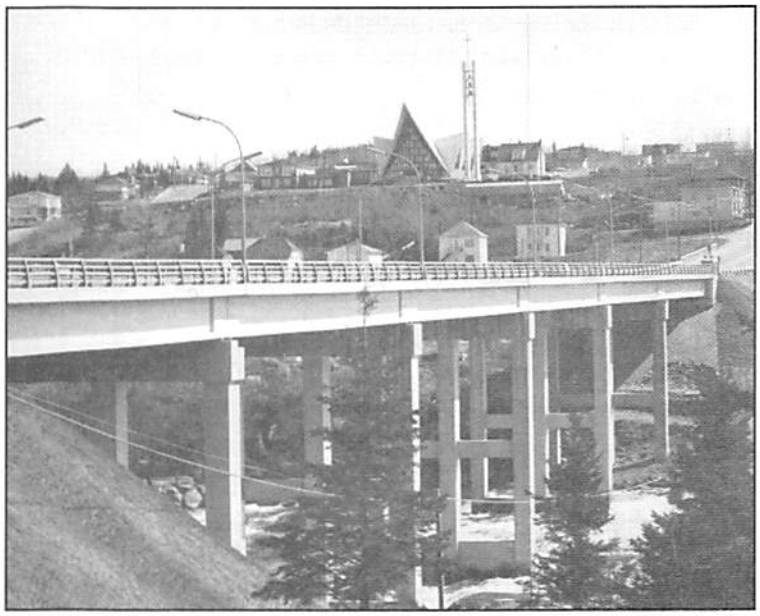
C'est à partir de 1920 que l'on emploie systématiquement le béton de ciment dans la construction des ouvrages d'art, ponts et ponceaux. À titre d'exemple, les culées du vieux pont au-dessus de la rivière Soucy à Sainte-Hedwidge furent construites en béton de ciment (1916) et l'ouvrage est toujours en service.

Entre 1930 et 1970, les ponts à poutres pleines en béton armé sont largement répandus. L'emploi du béton au détriment de l'acier s'explique par la rareté de l'acier au cours de la dernière Guerre mondiale: des restrictions gouvernementales s'appliquaient sur ce matériau recherché pour la fabrication de l'armement[9]. De plus, le béton pouvait être fabriqué facilement en région alors que l'acier provenait de l'Ontario. Cet usage forcé du béton comme matériau orientera donc les concepteurs vers les ossatures de béton armé. Ces ponts pouvaient franchir des portées variant de 8 à 40 mètres et les poutres étaient coulées sur place.

Au début des années 1960, on assiste à une période de développement intense du réseau routier en raison du nombre croissant de véhicules sur les routes, mais également pour satisfaire aux impératifs du développement social et économique (56 % des ménages québécois possèdent alors une automobile). L'autobus et le camion sont les moyens de transport premiers des personnes et des marchandises.

Il devient impératif de moderniser les tabliers des ponts dans les grands axes comme les routes 169 et 167 pour les adapter aux nouvelles réalités en matière de circulation. Les ponts en acier (trop étroits, faibles et difficiles à élargir) sont remplacés par de nouveaux ponts avec voies carrossables supérieures et les ponts en béton sont élargis par ajout de poutres. Cette période intense permet la consolidation du réseau routier. Ainsi, de flamboyants ouvrages sont construits. Que l'on pense au pont Carcajou à Alma en 1961, aux ponts de la rivière Métabetchouane à Desbiens en 1966 et à Saint-André en 1962, au pont de la rivière Ticouapé à Saint-Méthode en 1965, au pont de la rivière aux Rats à Notre-Dame-de-Lorette en 1970.

Puis, à partir de 1970, on fait un usage régulier des poutres pleines en béton précontraint. Cette technique permet d'introduire des contraintes de compression au moyen de câbles en acier dur à haute résistance visant à constituer une réserve de compression[10]. Les ponts de la rivière Ouiasiemska à Girardville en 1974, de la rivière Ouiatchouan à Chambord en 1978, de la rivière Qui-Mène-

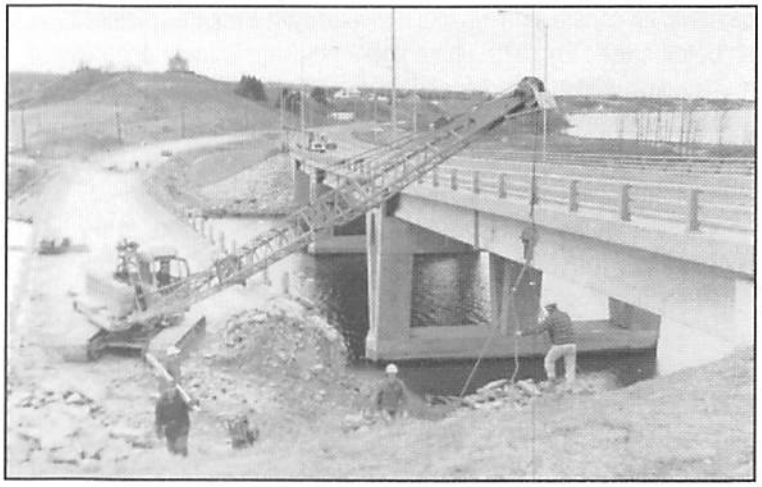


SHL

Le pont Carcajou à Alma. (Tablier composé de poutres en béton armé).

Ministère des Transports du Québec

La mise en place d'une poutre précontrainte sur le pont de la Rivière à l'Ours à Saint-Félicien en 1991.

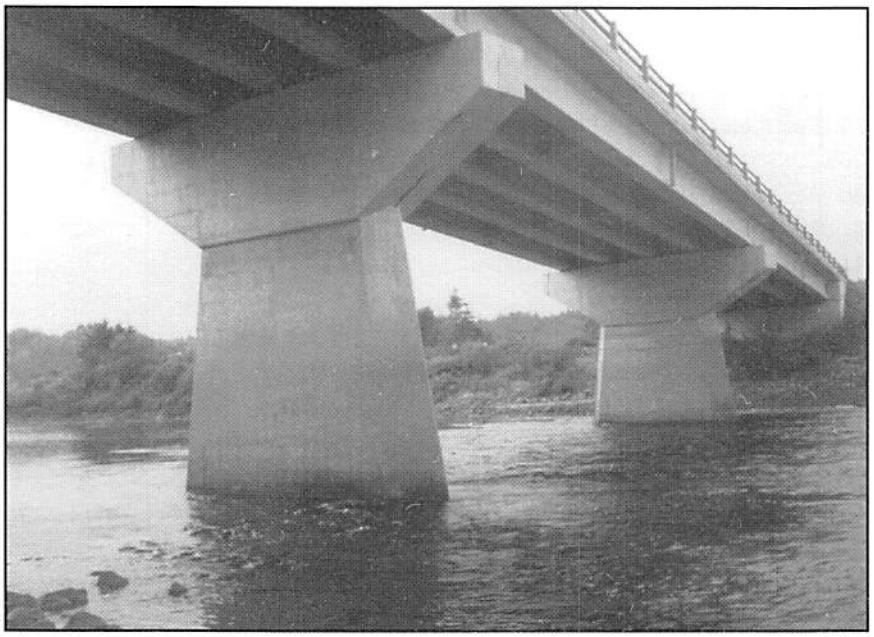


Ministère des Transports du Québec

Le pont de Val-Jalbert. On s'apprête à démolir la structure désuète qui fait place à un pont moderne à poutres précontraintes (1978).

du-Train à Lac-Bouchette en 1972 et de la rivière Mistook à Delisle en 1978 sont parmi les ouvrages composés de tabliers avec des poutres précontraintes.

En 1971, les vicissitudes du transport commandent l'augmentation des charges de 25 % avec l'introduction de la charge H25-S20. En 1976, 75 % des ménages québécois possèdent une automobile. En 1980, on augmente de 12 % la charge de calcul pour obtenir la charge MS250. Jamais deux sans trois, la charge QS660 est adoptée en 1989. Cette charge tient compte de l'augmentation des charges pour les cinquante prochaines années[11].



Ministère des Transports du Québec

Le pont à poutres précontraintes surplombant la Rivière Ouiasiemska à Girardville.

L'évolution des ouvrages d'art: les ponts de l'Ouiatchouan et de l'Ouiasiemska

La fragilité du matériau d'époque, soit le bois, et la progression fulgurante des moyens de transports depuis le début du siècle ont eu raison de plusieurs de nos ouvrages: quelques-uns étant patiemment reconstruis plusieurs fois en moins d'un siècle. Que l'on pense, parmi d'autres, au pont de la rivière Mistassibi à Mistassini, reconstruit à quatre reprises depuis 1898. C'est le prix payé par nos ancêtres pour vaincre les cours d'eau sans toutefois réussir à les asservir. Pour nous donner une idée de l'évolution d'une structure dans le temps, les ponts de Val-Jalbert jetés au-dessus de la rivière Ouiatchouan et ceux construits au-dessus de la rivière Ouiasiemska à Girardville sont tout indiqués.

La première traverse de l'Ouiatchouan était un pont primitif en billes de bois. En 1922, un premier pont en acier à poutres triangulées à tablier inférieur est en service. En 1940, on corrige le tracé, on conserve le pont métallique mais on le contourne par l'aval en construisant un tout nouveau pont à poutres pleines en béton armé . En 1978, on corrige à nouveau le tracé encore un peu plus vers le lac, on passe d'une chaussée à deux voies à une chaussée à quatre voies, on construit un magnifique pont à poutres pleines en béton précontraint et on démolit le vieux pont fortement endommagé. Récapitulons : 1) pont de bois —2) poutre triangulée en acier —3) poutres en béton armé —4) poutres en béton précontraint; quatre types de ponts différents en un siècle.

Autre cas exemplaire: les ponts au-dessus de la rivière Ouiasiemska à Girardville. En 1932, les colons construisent un pont de bois à poinçons multiples qui rétablit la traversée, interrompue en 1931 à la suite de la destruction du bac par les glaces. Deux ans plus tard, on construit un pont couvert Town élaboré de 68 mètres répartis sur deux travées. Un camion lourdement chargé provoque l'écrasement d'une travée du pont en 1962 et le conducteur s'en tire par miracle. On remplace rapidement le pont couvert par un pont de bois à poutres pleines en acier la même année. En 1974, on change le tracé et on construit un pont en béton à poutres précontraintes[12]. Récapitulons : 1) poinçons multiples —2) pont couvert —3) pont acier-bois —4) béton précontraint; quatre types de ponts différents en moins d'un demi-siècle.

Ces exemples d'évolution ne sont pas uniques et on assistera partout au Québec à une course effrénée pour adapter les ponts aux variables routières en perpétuelle mutation et, dans certains cas, améliorer le « dimensionnement » (ouverture et hauteur libre).

La réforme Ryan: la remise des ponts aux municipalités

Sans être une nouvelle technique de construction, la réforme Ryan modifie carrément la gestion des ouvrages d'art sur l'ensemble du territoire. C'est pourquoi l'auteur de ces lignes aborde le sujet.

M. Claude Ryan, alors ministre des Affaires municipales, propose le 14 décembre 1990 à la table Québec-municipalités un nouveau partage de responsabilités pour le réseau routier. C'est la surprise pour l'ensemble des maires.

Le 1er avril 1993 marque l'entrée en vigueur de la réforme. Désormais, la responsabilité de plus de 33 000 kilomètres de routes et de 3790 ponts situés sur le réseau local québécois est transférée de l'État aux municipalités. Au Lac-Saint-Jean, 117

ponts dont 58 % de type acier-bois deviennent des préoccupations supplémentaires à intégrer dans la gestion municipale. Ce transfert correspond à environ 35 % des surfaces de tablier de tous les ponts sur le territoire. Ailleurs, en Amérique du Nord, le réseau local est généralement sous la responsabilité locale ou régionale[13].

Cependant, des mesures transitoires sont mises en place pour soutenir le monde municipal. Le ministère des Transports met à la disposition son expertise technique et les ressources financières pour assumer pour un bout de temps encore son rôle traditionnel, soit l'inspection, la préparation de plans et devis d'entretien, de réparation et de construction des ponts sur leur réseau et le financement des travaux à caractère structural. Les municipalités lancent les appels d'offres et sont responsables de la surveillance des travaux.

NOMBRE DE PONTS DE JURIDICTION PROVINCIALE ET MUNICIPALE AU LAC-SAINT-JEAN EN 1998

6	ponts à dalle épaisse en béton armé;
12	ponts sous-remblai en béton armé;
4	ponts à tuyaux circulaires en acier;
1	pont arqué en acier;
2	ponts voûtés en béton armé;
5	ponts à dalle pleine en béton armé;
12	portiques en béton armé;
45	ponts à poutres pleines en béton armé;
16	ponts à poutres pleines en acier;
14	ponts à poutres pleines en béton précontraint préfabriquées;
71	ponts acier-bois;
1	pont à poutres en acier enrobées de béton;
4	ponts à tablier supérieur en acier;
1	pont à tablier inférieur en acier;
1	pont couvert.

Les municipalités s'accommoderont de la prise en charge de leurs routes mais s'opposeront farouchement à la prise en charge des ponts, considérant l'expertise dans ce domaine trop pointue[14]. Malgré tout, elles réaliseront les travaux nécessaires sur leurs ouvrages d'art. Des négociations entreprises depuis entre l'Union des municipalités du Québec, l'Union des municipalités régionales de comté et le gouvernement du Québec sont toujours au point mort, chacune des parties demeurant sur ses positions.

Quelques statistiques sur l'âge de ces structures *

0,5 %	en 1891
3,6 %	de 1910 à 1939
24,2 %	de 1940 à 1959
48,4 %	de 1960 à 1979
23,3 %	de 1980 à 1998

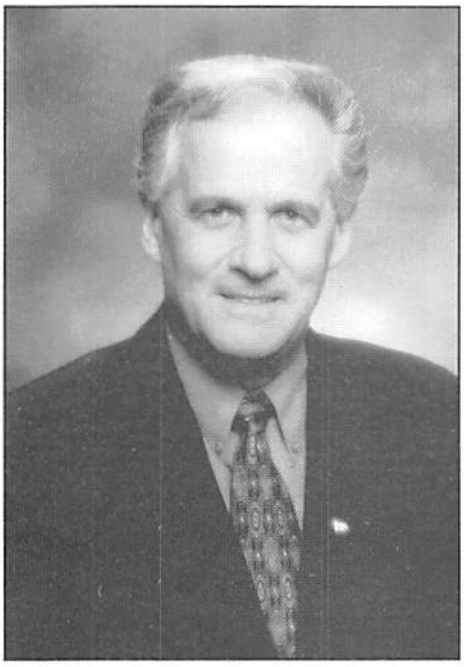
* date de construction

Que de progrès accomplis, de techniques et de matériaux employés depuis la construction du premier pont. À présent, plus de 190 ponts de juridiction provinciale et municipale franchissent rivières et ruisseaux, chemins de fer et routes.

NOTES

1. Henri Perron, *Les routes du Québec*, janvier 1965, p. 24.
2. « Quelques charpentes de ponts en bois », *Le Pont 'âge*, vol. VII, no. 2, p. 4-5.
3. Fernand Caron, *Les Ponts couverts au Québec.*
4. Société québécoise des ponts couverts inc. Liste des ponts couverts du Québec: version 8.
5. Victor Tremblay, « Les Ponts couverts » , *Saguenayensia*, Mars-Avril 1963, p. 42-43.
6. Durocher, Linteau et Robert, *Histoire du Québec contemporain - De la Confédération à la crise (1867-1929)*, p. 477.
7. Ministère des Transports du Québec, « Histoire des ponts du Québec », *Chapitre 1 du Manuel d'inspection des structures: Instructions techniques*, p. 10.
8. Idem, p. 12.
9. Op. cit., *Les routes du Québec*, janvier 1965, p. 28.
10. Ministère des Transports du Québec, « Histoire des ponts du Québec » , *Manuel d'inspection des structures : Instructions techniques*, p. 25.
11. Ministère des Transports du Québec, « Les charges » *Manuel d'inspection des structures : Instructions techniques*, p. 10.
12. [s.a.], *Girardville: 75 ans, 1921-1996*, p. 96.
13. Ministère des Transports, « Partage des responsabilités Québec-Municipalités », *Chronique du MTQ*, été 1991.
14. *La Presse*, 8 mai 1994.

Mot du ministre délégué aux transports



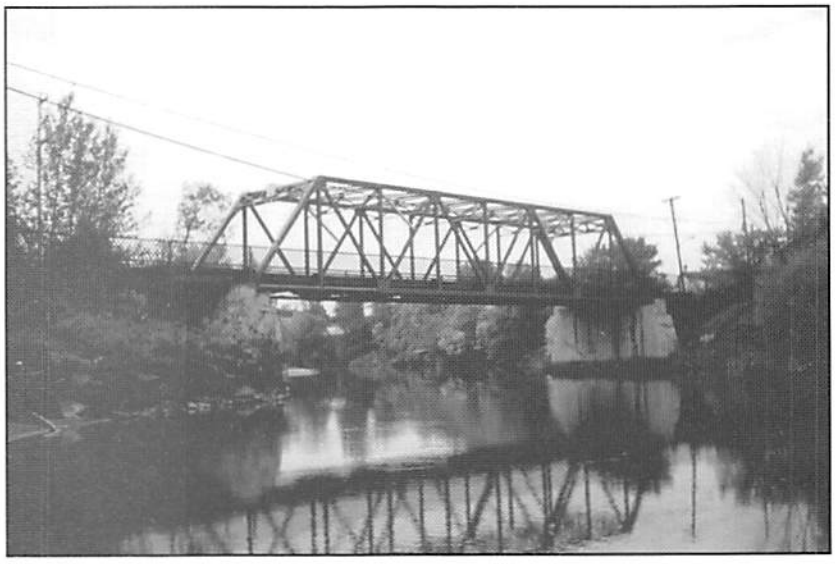
Je suis heureux de pouvoir m'associer à cette édition spéciale de la revue Saguenayensia, laquelle est entièrement consacrée à l'histoire des ponts au Lac-Saint-Jean. En parcourant cette publication, vous découvrirez les difficultés qu'ont eu à franchir les premiers colons pour traverser les nombreux cours d'eau entourant cette grande mer intérieure qu'est le lac Saint-Jean. Vous comprendrez également que la construction de ces structures était essentielle au développement de la région.

Je tiens donc à remercier la Société historique du Saguenay pour l'intérêt qu'elle porte à l'histoire de notre communauté et au savoir-faire de nos bâtisseurs. Je voudrais également profiter de l'occasion pour souligner l'apport exceptionnel à la confection de cet ouvrage de monsieur Jean Lefrançois, membre de la grande équipe de Transports Québec.

Félicitations à la Société historique du Saguenay pour ce travail précieux.

Jacques Baril
Ministre délégué aux transports

La Société historique du Saguenay
est heureuse de rendre hommage aux bâtisseurs de notre région



Des traverses couvertes

par Gérald Arbour

Le Québec est réputé avoir construit plus ou moins 1000 ponts de bois couverts sur une période s'étendant d'environ 1804 (projets de ponts couverts sur le chemin du Roy) jusqu'à la fin des années 1950. Ceci ne signifie nullement qu'il y ait eu ce total de ponts présents sur l'ensemble du territoire à la même époque. Il est arrivé fréquemment qu'un pont couvert détruit ait été reconstruit au même endroit avec le même type de structure. Cumulées, toutes ces constructions donnent le total estimé plus haut. Près de 900 de ces structures ont été recensées.

La situation présente de la recherche laisse un certain nombre de questions sans réponses, mais révèle surtout de graves lacunes au niveau de la documentation pour chacun des ponts construits chez nous. Nombre de constructeurs, d'architectes et d'artisans demeurent anonymes. Il existe cependant un fil conducteur pour l'ensemble des ponts; les colons s'établissent, le territoire s'érige en municipalité, celle-ci demande un octroi pour la construction d'un pont, le gouvernement prépare les plans et délègue un représentant. La municipalité participe au financement en préparant soit le bois, soit les culées. Ce scénario a eu cours de nombreuses années et a été appliqué aux quatre coins de la province.

Le choix d'une structure couverte s'imposait de lui-même. Des ponts de bois sans protection avaient une durée d'utilisation d'à peu près 15 ans alors que le pont couvert était réputé « permanent ». Le toit et le lambris servait à protéger du pourrissement toute la structure faite de bois, les frais d'entretien s'en trouvaient considérablement réduits pour des municipalités au budget de voirie quasi inexistant. C'était le côté pratique. En plus, cette solution était également un choix économique. Le matériau nécessaire était abondant, à proximité du chantier et peu coûteux par rapport à l'acier et au béton que l'on retrouvait presque exclusivement dans les grands centres, ce qui aug-

ANQC, Collection de la SHS, Album 4.1

Le premier pont couvert de la famille Doucet sur la rivière Ticouapé à Saint-Méthode en 1928.

Municipalité de Saint-Thomas-Didyme

Le pont couvert près du moulin Laurendeau chevauchant la rivière Ticouapé à la hauteur de Saint-Thomas-Didyme.

mentait les coûts considérablement. Finalement, le type de structure le plus répandu chez nous était une ferme à treillis, inspirée du modèle Town, du nom de l'ingénieur américain qui breveta cette ferme en 1820. D'importantes modifications seront apportées au brevet original; remplacement des chevilles de bois par des clous, pièces de bois de dimensions réduites, ajout de poteaux verticaux et de tiges de tension. La construction de ce type de pont ne nécessitait pas une main-d'œuvre spécialisée, de là sa très grande popularité.

Dans l'intervalle, il se construit des ponts couverts à péage dans des agglomérations d'une certaine importance. Les propriétaires de ces ouvrages jouissaient du privilège d'exiger un droit de passage et d'une certaine exclusivité territoriale. Le tout, grâce à une charte octroyée par le gouvernement. Cependant, ce type de ponts ne connut pas une grande popularité, suscitant généralement le mécontentement et les usagers contournaient régulièrement le péage dès l'apparition des glaces, partout où la chose était possible, mettant ainsi en péril la santé financière des compagnies de ponts. Une région s'est également distinguée par son développement; l'Abitibi a été ouverte grâce à différents plans de colonisation. Cette situation a fait que les villages étaient le résultat d'une planification. Les routes étaient tracées et les traverses bâties avant l'arrivée des colons. C'est dans cette région que l'on retrouve les ponts couverts les plus récents du Québec, contrairement aux Cantons de l'Est où sont concentrées les structures les plus anciennes et de types variés.

Le Lac-Saint-Jean n'a pas échappé à cette quête de nouveaux territoires et, via le Saguenay, différents établissements surgissent tout autour de son territoire. Dès 1860 un pont couvert est recensé à Jonquière. Saint-André se dote à son tour d'un pont permanent en 1887. En 1893, c'est à Saint-Cœur-de-Marie que l'on érige l'un des huit ponts couverts du village. Certainement l'endroit du Québec à avoir compté le plus grand

PONTS DU COMTÉ LAC SAINT-JEAN

MUNICIPALITÉ	RIVIÈRE	NOM DU PONT	DE	À
Alma	Bédard		1894	
Hébertville	Belle-Rivière	du Village		1964
Hébertville	Belle-Rivière			
Îsle-Maligne	Grande Décharge	Taché	1894	1947
Îsle-Maligne	Grande Décharge	Taché	1894	1947
L'Ascension	des Chicots			
Parc-des-Laurentides	aux Écorces		1933	
Saint-Cœur-de-Marie	Mistouk		1912	
Saint-Cœur-de-Marie	de la Côte-à-Bhérer	chez Bhérer	1912	
Saint-Cœur-de-Marie	Mistouk		1893	1925
Saint-Cœur-de-Marie	aux Chicots			1925
Saint-Cœur-de-Marie	aux Harts			1925
Saint-Cœur-de-Marie	Mistouk		1912	
Saint-Cœur-de-Marie	aux Chicots	Boily	1932	1955
Saint-Cœur-de-Marie	Langlais	Petit-Mistouk		
Saint-Gédéon	Belle-Rivière			
Saint-Jérôme	Couchepaganiche			

PONTS DU COMTÉ ROBERVAL

MUNICIPALITÉ	RIVIÈRE	NOM DU PONT	DE	À
Chambord (Petite-Martine)	à Désiré			1955?
Chibougamau	Queylus Bay		1938	
Chibougamau	Chibougamau			
Girardville	Ouiasiemska	de la Jim	1934	1974
Mistassini	aux Rats	Moreau	1926?	1967?
Mistassini	Mistassini	Price	1893	1948
Mistassini	Mistassibi		1899	1932
Mistassini	Mistassibi		1933	1942
Notre-Dame-de-Lorette	Loup-Cervier		1943	1966
Notre-Dame-de-Lorette	aux Rats		1943	1969?
Notre-Dame-de-Lorette	aux Foins	Notre-Dame-de-Lorette	1943	1980
Péribonka				
St-André-du-Lac-St-Jean	Prudent	de la Prudent		1963
St-André-du-Lac-St-Jean	Métabetchouane		1887	1898
St-André-du-Lac-St-Jean	Métabetchouane	l'Épouvante/Village	1898	1917
St-André-du-Lac-St-Jean	Métabetchouane		1917	1961
St-André-du-Lac-St-Jean	à la Carpe	Saint-André	1927	1969
Saint-Édouard	Moreau	Moreau	1908	1952
Saint-Eugène	aux Rats	Devlin		1963
Saint-Eugène	aux Rats	Laferté/de l'Église		1968
Saint-Eugène	aux Rats	Devlin		1969
Saint-Eugène	aux Rats			
Saint-Félicien	aux Saumons			1968?
Saint-Félicien	Ashuapmushuan	Taillon	1895	1908
Saint-Félicien	Ashuapmushuan	Carbonneau n° 1	1909	1928
Saint-Félicien	Ashuapmushuan	Carbonneau n° 2	1928	1942
Sainte-Jeanne-d'Arc	**Noire**	**Rouge**	**1936**	**—**
Sainte-Jeanne-d'Arc	Petite-Péribonca	Village/Petite-Péribonca	1921	1962
Sainte-Jeanne-d'Arc	Noire	de la rivière Noire	1922	1939
Saint-Méthode	**Ticouapé**	**Painchaud**	**1913**	**—**
Saint-Méthode	Ticouapé	Doucet n° 1	1911	1927
Saint-Méthode	Ticouapé	Doucet n° 2	1928	1980
Saint-Méthode	Ticouapé	Boulanger	1913	
Saint-Méthode	Ticouapé	Saint-Méthode	1905	1965
Saint-Méthode	Ticouapé	Gaudreault		1928
Saint-Stanislas	à la Carpe	Saint-Stanislas		1968
Saint-Stanislas	à la Carpe	La Carpe		
Saint-Thomas-d'Aquin	Lac-des-Commissaires	Lac-Bouchette		1978
Saint-Thomas-Didyme	Ticouapé	Côte-du-Calvaire		1961
Saint-Thomas-Didyme	aux Aulnes			
Saint-Thomas-Didyme	Ticouapé	Gilbert		1952

NOTE : les noms en caractères gras indiquent des ponts toujours existants. L'auteur serait reconnaissant à toute personne qui pourrait fournir de l'information au sujet des ponts de ce tableau et des autres ponts couverts de la région. Photographies, dates et anecdotes sont nécessaires pour perpétuer leur souvenir.

nombre de ponts couverts pour une seule agglomération, talonnée par Saint-Méthode avec six. Puis, à l'aube du XXe siècle, c'est l'explosion.

Pour les comtés du Lac-Saint-Jean et de Roberval, c'est un total de 59 ponts couverts que compte présentement le répertoire. Cet élan se serait brisé vers le milieu des années 1940. La particularité de certains de ces ouvrages est d'avoir été des constructions importantes et complexes au-dessus de cours d'eau impétueux. Que l'on pense seulement au pont Taché sur la Grande Décharge ou au pont Carbonneau (1 et 2) à Saint-Félicien, pour réaliser toute l'ampleur de la tâche qui attendait nos ancêtres. Ces deux ouvrages, ainsi que le pont Taillon, autre structure imposante, ont été l'objet de reportages nombreux à l'époque. Que ce soit pour l'audace du projet dans le cas des ponts Taché ou pour ses malheurs dans le cas du pont Carbonneau.

De tous ces ponts autour du Lac-Saint-Jean, un pont public et un pont privé ont survécu. Le mouvement de modernisation du réseau routier amorcé dans les années 60 a prélevé un lourd tribut sur la réserve de ponts couverts. Les éléments déchaînés sont également responsables de la disparition de bon nombre de structures.

Sur une période de 20 ans, après de nombreuses heures consacrées à retracer l'histoire de ces témoins d'une époque révolue, comme pour d'autres personnes dévouées à la conservation du patrimoine, certaines conclusions se sont imposées. Il est impératif de faire connaître cet aspect de notre patrimoine bâti en publiant le résultat des recherches faites, en notant les témoignages oraux des acteurs encore vivants. Il s'agit souvent de la plus importante et de l'unique source de renseignements. En se regroupant et en exerçant des pressions, il est plus facile d'assurer la conservation de biens patrimoniaux. Les démarches effectuées au cours des dernières années ont eu pour résultat de stopper le mouvement de démolition systématique des ponts couverts. Depuis 20 ans, les incendies volontaires sont la principale cause de disparition des ponts couverts. Il subsiste présentement 92 ponts rouges authentiques pour l'ensemble du territoire québécois, la majorité toujours en service. C'est moins de 10 % du total de ponts bâtis. Statistiquement, ces constructions sont une espèce en voie de disparition.

En évacuant l'aspect nostalgique de la chose, il apparaît évident qu'il faut s'assurer que les administrations responsables sauront préserver pour les générations futures ces témoignages de la vie en pays de colonisation. Le fait d'envisager la reconstruction de ponts couverts aujourd'hui est futile. Les copies ne servent habituellement pas la cause des originaux, en plus d'avoir très peu à voir avec l'histoire. Elles monopolisent de l'énergie et des sommes importantes qui seraient autrement utiles si consacrées à bon escient. De telles reproductions apparaissent plutôt comme des tartines de miel où viennent s'engluer les touristes. L'économie, ce n'est pas l'histoire. L'industrie touristique serait autrement mieux servie si elle offrait davantage de produits originaux et typiques au détriment d'artefacts factices. En fin de compte, plutôt que de reconstituer des choses qui n'existent plus, ne serait-il pas plus sage d'ériger à notre tour des constructions originales, audacieuses, faites de matériaux contemporains et qui, demain, justifieront un détour? Ce serait notre contribution à ce siècle qui a connu l'évolution des moyens de transport la plus fulgurante.

Jean Lefrançois

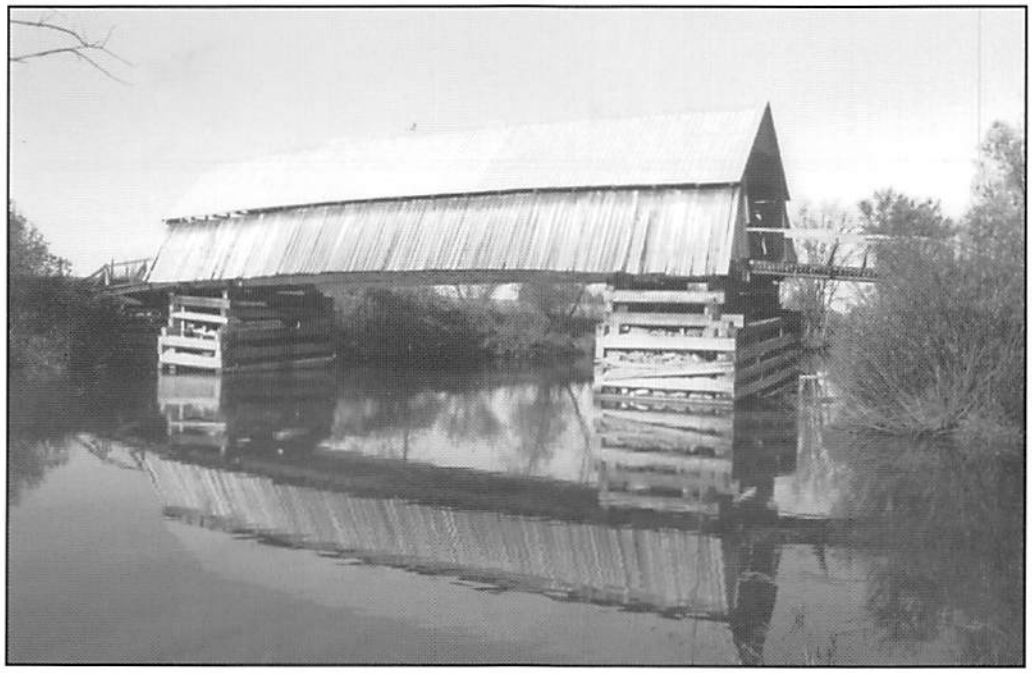
Inondation au pont de la rivière Loup-Cervier à Notre-Dame-de-Lorette en 1960.

L'auteur est actif dans la conservation des ponts de bois couverts depuis plus de 20 ans. Il est également président de la Société québécoise des ponts couverts (SQPC), organisme sans but lucratif fondé en 1981. La société se veut un outil de sensibilisation visant à faire la promotion de cet aspect de notre patrimoine bâti.

Pour rejoindre la SQPC :
Société québécoise des ponts couverts, C.P. 83, succursale Anjou, Anjou (Québec), HIK 4G5. Courrier électronique : sqpc@hotmail.com

Les ponts couverts de la rivière Ticouapé à Saint-Méthode

Un seul existe...



SHS, Fonds Léonidas Bélanger, F.Ph 5.7 (Photo Gaétan Forest)

Le pont Painchaud.

Les autres sont disparus...

SHS, Fonds Léonidas Bélanger, F.Ph 5.27 (photo Yolande Boily)

Le pont de Saint-Méthode.

L'histoire des ponts du Lac-St-Jean de la colonisation à aujourd'hui

par Jean Lefrançois

Plus de 8600 ponts-route de juridiction provinciale et municipale desservent la population québécoise, et ce, en excluant les ouvrages forestiers, ferroviaires et de nature privée. D'une époque à l'autre, un vaste parc de quelque six cents ponts ont permis aux habitants d'ici de dompter un à un les obstacles avec une ardeur toujours renouvelée.

Peu importe leur envergure, leur âge ou leur état : un style particulier, un matériau spécial, une rivière impétueuse ou calme, voilà autant de raisons d'admirer les ponts. Tous sont des monuments à la gloire de leurs valeureux et ingénieux constructeurs : ouvriers comme ingénieurs. Quelques-uns de ces mastodontes furent bâtis avec des moyens rudimentaires qui feraient sourire les plus jeunes mais feraient briller fièrement les yeux des plus vieux.

Cet article présente en quelques pages l'histoire des ponts de la région du Lac-Saint-Jean du début de la colonisation jeannoise jusqu'à aujourd'hui. Trois grands thèmes ont été développés : le territoire, les grandes traversées, les menaces et tragédies et les techniques de construction. Ici, impossible de proposer un exposé sur ces innombrables ouvrages d'art car l'ensemble couvrirait un manuel de trois cents pages. Nous nous attarderons donc aux ouvrages qui représentaient des enjeux vitaux pour les premiers arrivants, à ceux qui ont fait la renommée de la région, aux ponts qui ont une valeur patrimoniale, et aux autres qui ont, un jour ou l'autre, défrayé l'actualité.

L'auteur n'a pas la prétention de présenter l'histoire avec un grand H, tout au plus sa lecture personnelle selon l'avancement de ses connaissances et de ses expériences.

SHS, Fonds Léonidas Bélanger, F.Ph. 5.20 (photo, Léon Litwin)

Le pont de la rivière Prudent à Saint-André-du-Lac-Saint-Jean.

Le territoire

La colonisation : de la sueur et des larmes

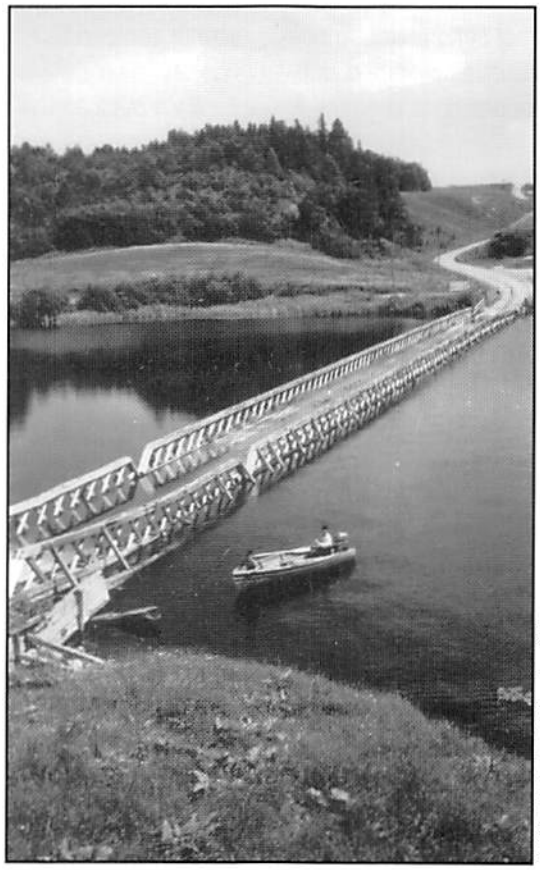
Vers le milieu du XIXe siècle, les meilleures terres de la plaine du Saint-Laurent sont à peu près totalement occupées. C'est pourquoi les fils des cultivateurs recherchent des terres pour s'établir[1]. Le nord de Montréal, la Mauricie, le Saguenay—Lac-Saint-Jean et l'arrière-pays de la Côte-du-Sud sont ouverts à la colonisation. (80 % des arrivants au Lac-Saint-Jean viendront de la région de Charlevoix[2].) Dans son *Guide des colons*, véritable organe de propagande, le ministère de la Colonisation proclame le comté du Lac-Saint-Jean : « futur grenier de la province. »

Convaincus, les premiers arrivants s'établirent entre la rive de cette grande mer et les rebords de la pénéplaine sur les terres fertiles des terrasses. Ces terrasses en gradins sont divisées par d'innombrables cours d'eau qui découpent et morcellent le territoire pour finalement terminer leur course dans le lac. Les conditions agraires sont difficiles. Le colon doit défricher ses terres et l'agriculture de subsistance qu'on y pratique peut à peine nourrir la famille. Dès l'automne venu, la jeune épouse, chargée de ses désillusions, fixe son homme, baluchon au dos, gagner le chantier forestier pour y trouver un revenu d'appoint. Quand le pin blanc et l'épinette de premier choix d'un territoire sont coupés, l'exploitant forestier se

déplace et les colons suivent[3]. La pénétration humaine s'étendra donc du sud (1849 à 1901) vers le nord (1901 à 1927)[4].

Avant la construction des chemins et des ponts, le lac et ses affluents servent cahin-caha de moyen de communication entre les petites colonies peuplant les rives : canotage/portage, portage/canotage, tel était le lot du voyageur[5]. À cette époque, les embouchures des grandes rivières sont recherchées pour la navigation mais ne peuvent guère être remontées très loin en raison des rapides. Les saisons de l'automne et du printemps rendent le canotage impossible et tiennent les colons captifs de leurs terres.

Ces défricheurs ont vite constaté que les rivières constituaient des freins naturels au peuplement des terres et que cette grande mer intérieure était des plus capricieuses, surtout lors des crues printanières, alors qu'elle se permettait d'inonder leurs terres[6]. Avant le contrôle de son niveau au moyen de digues et de barrages, le lac Saint-Jean était sujet à de grandes variations de niveau. En été et en hiver, son niveau était à la baisse, l'automne les pluies le faisaient grimper. Au printemps, la crue printanière faisait déborder le lac et refouler les rivières[7].



ANQC, collection de la SHS, carton #2115

Le pont flottant d'Hébertville vers 1949.

Hébertville : foyer de colonisation et des premiers ponts

Dans la plaine d'Hébertville, le curé Hébert encourage et supporte le tout premier foyer de la colonisation du Lac-Saint-Jean. Jean-Félix Langlais, artisan aux nombreux talents et homme de confiance du curé Hébert, laisse sa marque dans son milieu avec ses constructions diverses : églises, moulins, écoles, édifices publics, routes et... ponts. Ce constructeur émérite venu de Kamouraska choisit de s'établir dans la jeune colonie pionnière en 1851. On lui doit le premier noyau de ponts construits au Lac-Saint-Jean. En 1860, il construit deux ponts au-dessus de la Rivière des Aulnaies, sur la rue Turgeon et sur la rue Hébert à Hébertville. Entre 1865-1866, son expertise l'amène sur la section du chemin Portage-des-Roches à la rivière Kaskouïa où il érige pas moins de 35 ponts. M. Langlais contribue également à la traversée de la rivière Métabetchouane en 1866 par la fabrication d'un bateau-passeur (communément appelé bac)[8]. Cette traversée sera racontée plus loin.

Déjà en 1855, Hébertville se distingue par la présence d'un ouvrage inusité et peu fréquent dans la province. Un pont de bois flottant rendait possible la traversée du lac Kénogamichiche (Kénogami). Bon an mal an, au rythme des entretiens assez coûteux pour l'époque, ce pont des plus pittoresques tient la route jusqu'en 1960, année de sa démolition[9]. Ceux qui s'en rappellent racontent qu'à mesure qu'une automobile s'y aventurait le pont s'enfonçait. On traversait dans l'eau jusqu'à mi-hauteur des roues[10].

Les communications

Avant 1910, le rail est favorisé au détriment des chemins qui sont les parents pauvres de l'administration publique. Le gouvernement Mercier investit des sommes colossales dans le chemin de fer et inaugure en 1888 l'arrivée de la ligne Québec—Lac-Saint-Jean à Roberval. Entreprise au coût de 8,7 millions $, cette ligne permet l'ouverture de la région au commerce du bois, au tourisme et à la poursuite de la colonisation[11]. Toutes les voies de communications convergeront vers les gares.

Ainsi, faute de chemins carrossables et de ponts sur les grandes rivières, la navigation était très active et de nombreux bateaux à vapeur sillonnaient les eaux du lac faisant escale à Saint-Prime, Saint-Félicien, Mistassini, Péribonka, Sainte-Monique (Honfleur) et plusieurs autres endroits. Roberval constituait le port d'attache de la plupart de ces navires qui appartenaient à la Compagnie de navigation du Lac-Saint-Jean.

Cet achalandage généré par l'arrivée du chemin de fer permit à la « Reine du Lac-Saint-Jean » de devenir la première ville officielle de la jeune région, alors que l'activité touristique fleurissait aux beaux jours de l'hôtel Beemer[12].

Cependant, la navigation était plutôt difficile sur le lac Saint-Jean et quand le vent l'agitait, les marins ne pouvaient guère s'y risquer. De même, les navires étaient paralysés lors des saisons de gel et dégel. Ces difficultés n'étaient pas sans compter sur un nouveau concurrent qui viendrait brouiller l'eau.

C'est véritablement en 1915 que l'on note une augmentation considérable des véhicules immatriculés au Québec (en 1906 : 167, 1910 : 786, 1915 : 10112)[13]. En effet, la production

en série de l'automobile, sa mise en marché et sa popularité grandissante bouleversent les priorités en matière de transport du gouvernement. Ce phénomène couronne l'automobile comme moyen de communication, sonne le glas du service de navigation et la chute lente et constante du transport ferroviaire.

Au début du XXe siècle, les municipalités sont encore en grande partie responsables des chemins québécois. En 1912, un premier ministère de la Voirie est créé mais placé sous l'autorité du ministère de l'Agriculture. C'est cette même année que le gouvernement Gouin lance une nouvelle politique d'amélioration des chemins ruraux appelée « Loi des bons chemins ».

Deux ans plus tard, le gouvernement forme le ministère de la Voirie, bien conscient que le développement économique et la commercialisation de l'agriculture et des forêts passent par de « bons chemins »[14]. L'honorable J.-A. Tessier exercera en exclusivité la fonction de ministre de la Voirie jusqu'en septembre 1921. À cette époque, le budget de l'état pour l'amélioration des chemins était de 10 millions $, faisant de ce poste le plus important de l'administration[15].

À ce moment-là, les municipalités ne cessaient de réclamer des subventions au gouvernement pour ouvrir des chemins et construire des ponts puisque le réseau était tout à fait inapte à la conduite automobile. Cependant, pour cette région dite « éloignée », les gouvernements du temps se laissaient tirer l'oreille, ne voulant pas dépenser pour un territoire dont la survivance était mise en doute. Ce ne sera qu'au début des années 1920 que la construction systématique des chemins ceinturant le lac Saint-Jean sera entreprise pour prendre quinze ans à se réaliser[16].

À compter de 1927, la législature autorise le gouvernement à se charger, à ses frais, de l'entretien de tous les chemins. Cette loi est unique dans toute l'Amérique[17]. Petite parenthèse, c'est en 1967 que la responsabilité de la construction et de l'entretien des ponts est confiée au ministère de la Voirie, au lieu du ministère des Travaux publics et ce, jusqu'en 1972. Cette année-là, la loi du ministère des Transports fusionne les ministères de la Voirie et des Transports et accorde à un seul ministère, l'ensemble de la juridiction dans ce domaine.

Les grandes traversées

Les premières traversées des grands cours d'eau : « les moyens du bord »

C'est à la suite du grand feu de 1870 que le gouvernement, dans un élan d'empathie, commence à construire des « routes » et des ponts mais à un rythme bien lent. Ces infrastructures ne répondent que partiellement aux besoins des colons car l'argent de la province était consacré principalement au développement du réseau ferroviaire[18]. Les historiens racontent qu'il fallait être bien exaspéré du canot et du portage pour s'aventurer sur les tracés routiers. À la première pluie venue, les chevaux pouvaient s'enfoncer jusqu'au dos dans ces sentiers de terre vaseux[19] (sic)! Même s'il n'était pas encore complété, le chemin Kénogami demeurera le seul lien terrestre reliant le Lac-Saint-Jean au Saguenay et ce, jusqu'à la fin des années 1880. Un voyageur raconte son périple :

> *Il y a deux ans, je fus obligé de faire à pied à la suite de ma voiture, une distance de cinq milles sur le chemin Kénogami. Les cahots étaient tellement profonds et la voie tellement tranchée que c'était une véritable torture que de se tenir cramponné à la carriole. À chaque instant, on apercevait des débris de voitures et de harnais laissés sur les bords de la route.*[20]

La pratique courante du temps veut que chaque propriétaire de lots entretienne aussi bien l'été que l'hiver le chemin longeant ses terres. Il est responsable des bris et des accidents sur le tronçon à sa charge[21], tandis que les ponts et les bacs sont améliorés aux frais des propriétaires de l'arrondissement[22].

L'hiver, afin de sortir de leur isolement, les colons construisaient des ponts de glace balisés sur les grandes rivières[23]. On note que de tels ponts furent construits entre autres sur les rivières Ashuapmushuan, Métabetchouane, Péribonca et Mistassibi. Diverses tentatives sur la Grande Décharge entre Saint-Cœur-de-Marie et l'île d'Alma ont échoué malgré la construction de cages de bois pour y freiner les glaces et la construction de quais. Comme nous le verrons plus loin, ces ponts ou « routes de glace » étaient bien éphémères et insuffisants pour les efforts de colonisation et bientôt d'autres moyens devront être envisagés.

Faute d'argent pour construire des ponts, des services de bateaux-passeurs s'organisent sur les « fleuves ». Somme toute utiles, ces embarcations légères afficheront rapidement leurs limites, elles aussi[24].

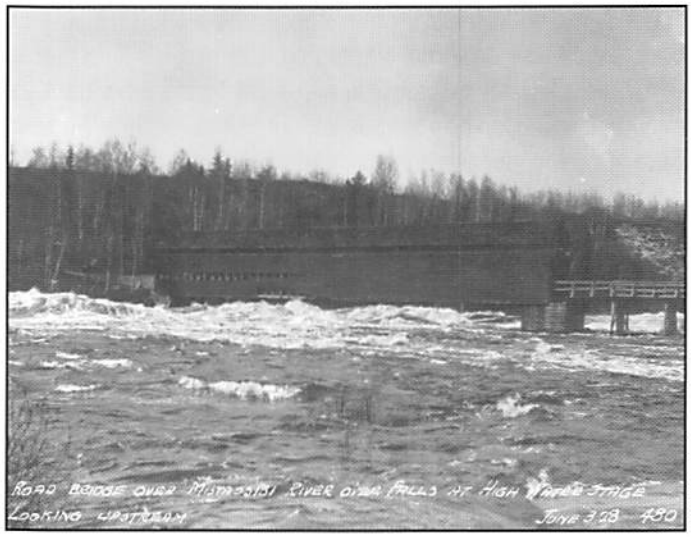
Au début des années 1890, les hardis colonisateurs réclament à leurs politiciens des ponts d'envergure. Mais ce n'est qu'en août 1893 que les députés locaux obtiennent la visite officielle du premier ministre Louis-Olivier Taillon à l'occasion de l'inauguration du pont sur la rivière Mistassini. C'est après une tournée aux rivières Mistassini, Ticouapé et Ashuapmushuan, que le chef du gouvernement conclut à « l'absolue nécessité » des grands ponts pour la colonisation malgré les sommes en jeu[25]. C'est le véritable élan qui enclenche vingt ans de constructions toutes plus grandioses les unes que les autres.

La traversée de la Mistassini et de la Mistassibi : des Trappistes constructeurs

Le gouvernement Taillon ayant ordonné la construction d'un pont sur la rivière Mistassini à Notre-Dame-de-Mistassini, le chantier peut débuter le 1er mars 1893. On juge le lien indispensable au développement de la colonie et on mise énormément sur la puissance attractive de l'implantation des Trappistes. En effet, le gouvernement précédent (Mercier), aux prises avec un problème d'émigration, avait remarqué à Oka le succès de la congrégation dont on vantait les mérites agricoles.

La première arche (poutre triangulée en bois) est levée le 10 avril et la seconde le 14. Le 1er mai, les ouvriers Édouard Martel, Jos Lefebvre, Alphonse Richard et Jos Roberge de Saint-Méthode peuvent admirer le pont de 116 mètres (que l'on couvrira quelques années plus tard) tout fraîchement construit, surplombant magnifiquement la tumultueuse Mistassini[26]. C'est le 28 août que le premier ministre entonne le *Magnificat* lors de l'inauguration du premier pont traversant l'un des grands cours d'eau du Lac-Saint-Jean[27]. Une première étape est franchie!

Cinq ans plus tard, en février 1898, monsieur J.-N. Castonguay, ingénieur civil au gouvernement provincial, arrive au monastère rencontrer le Père Macaire Rioux. Ils étudient le projet de chemin entre Notre-Dame-de-Mistassini et Péribonka. La construction de cette artère nécessite un pont sur la Mistassibi. On s'entend pour débuter les travaux en novembre 1898. Ce sont les Trappistes qui fournissent les matériaux et le gouvernement mandate Georges Barrette pour construire le pont couvert, un jeune homme de 26 ans dont on dit qu'il ne savait ni A ni B[28]. Ce meneur d'hommes, habile dans ce genre de travaux, fut un personnage très actif dans la construction des ponts partout au Québec. A peu près simultanément, le pont sur la rivière aux Foins, à Péribonca, prend forme.



SHGM, Fonds Damien Racette

Le premier pont couvert sur la Mistassibi endommagé par les pitounes de la Compagnie Price en 1928.

Monsieur Barrette écrira (ou plutôt dictera car il ne savait pas écrire) dans son rapport au ministère de la Colonisation le 9 mars 1899 : « ... le 21 novembre dernier, je me suis rendu à Mistassini pour construire le pont sur la rivière Mistassibi, près du monastère des R.R. P.P. Trappistes, sur le chemin ouvert, dans le cours de l'été dernier, pour relier Mistassini à Péribonka. Ce pont a une longueur totale de 532 pieds (162,1 mètres) de pavé, divisée comme suit : 351 pieds (106,9 mètres) du côté sud sur des chevalets et quatre petits piliers à l'extrémité sur un petit bras de rivière où l'eau passe durant l'époque des hautes eaux. Le reste, 181 pieds (55,2 mètres), consiste en une travée supportée par une culée de 15 pieds (4,5 mètres) par 18 pieds (5,5 mètres) et 14 pieds (4,3 mètres) de hauteur du côté sud et une culée de 12 pieds (3,7 mètres) par 18 pieds (5,5 mètres) et 11 pieds (3,4 mètres) de hauteur du côté nord... » Compte tenu que le pont est construit en saison froide, M. Barrette mentionne également qu'il laisse de la peinture aux Trappistes.

On faisait écho dans le journal *La Patrie* de 1962 : « Ce pont facilitera l'expansion du village, car dès la construction achevée, quelques colons commencent à se bâtir à la sortie est. Ce fut le début de Mistassini que l'on connaît aujourd'hui. »

Fier de ses succès, le gouvernement accorde un troisième pont sur la rivière aux Rats pour desservir une nouvelle mission à six kilomètres de la ferme Saint-Joseph. On désire remplacer le bac opéré par François Fortin (à 60 $ par saison)[29]. Dans la nuit du 25 janvier 1900, l'ingénieur Castonguay, en visite à

Studio Chabot, Roberval

Le pont couvert au-dessus de la Mistassini en 1928.

Notre-Dame-de-Mistassini pour dresser les plans du nouveau pont, est chassé de l'hôtel Ménard en flammes. Il n'aura que le temps de saisir sa valise[30]. Peu après cet incident de mauvais augure, la direction des travaux est confiée au docteur Eugène Côté. Comme auparavant, les matériaux sont fournis par le moulin à scie des Trappistes. La construction prend fin le 15 avril de la même année.

Après des demandes répétées aux députés, en 1920 on répare le pont de la Mistassini que le conseil jugeait dangereux[31]. Six ans plus tard, un règlement municipal défend de faire trotter les chevaux sur les ponts. On prévoit des amendes sévères de 5 $ pour une première offense et de 10 $ pour les récidivistes. De plus, des fanaux à l'huile de charbon sont installés à l'intérieur du pont couvert de la Mistassibi afin d'y réduire les accidents[32].

En 1932, c'est la tragédie. Le pont couvert de 54,8 mètres sur la rivière Mistassibi s'écroule, victime des flammes. Le bac reprend du service. On réclame du député Émile Moreau l'érection d'un pont en acier. Dès 1933, un nouveau pont couvert est reconstruit dans le même axe[33]. Neuf ans plus tard, en 1942, tout est à reprendre! Le journal *Le Colon* du 30 juillet titrait « Le Pont de Mistassini détruit par un incendie ». Avant même que les services publics s'organisent, en moins de 10 minutes, l'ouvrage de bois embrasé se brise en deux et s'échoue dans la Mistassibi. On soupçonne un sabotage car le feu, semble-t-il, a pris « aux deux bouts en même temps ». Seul l'avant-pont sur chevalets est épargné. Dans l'attente d'un nouveau pont, la compagnie *Price Brothers* prête un bac suffisamment gros pour organiser la traversée de petits véhicules, des lourds camions, des autobus, et pour approvisionner prioritairement les travaux du « pouvoir d'eau » aux Passes-Dangereuses. Le public doit payer un tribut jugé élevé pour l'époque et faire un détour de six kilomètres. C'est la grogne chez les citoyens.

Le député Georges Potvin a du pain sur la planche puisqu'un autre pont est réclamé depuis quelques mois à Saint-Félicien en remplacement du pont Carbonneau. Les communications sont rompues[34]. Les représentations du député auprès du ministre des Travaux publics restent lettre morte. En avril 1947, on encense le député Antoine Marcotte à qui l'on attribue les mérites de la construction d'un pont en acier. « Finies donc, les craintes de faire un saut dans la rivière » peut-on lire dans le *Dolbeau-Journal* du 12 avril 1947.

En mai, les ouvriers de l'entrepreneur Couture de Chicoutimi s'affairent à la construction des culées de béton[35]. Quelques semaines de travaux plus tard, J. Picard, 21 ans, perd l'équilibre du haut d'une culée et disparaît dans les rapides. Son compagnon vaquant à d'autres occupations ne retrouve que son chapeau : le prix d'un homme[36]. Compte tenu de la rareté de l'acier, c'est une structure métallique désaffectée (à poutres triangulées à tablier inférieur), construite en 1907, qui est amenée sur les lieux et jetée sur la Mistassini. Monsieur Gaston Hébert de Mistassini raconte :

> *Les p'tits gars du coin y jouaient souvent. On s'haranguait à qui mieux-mieux à savoir lequel serait le plus brave pour grimper dans la structure et marcher sur la poutre tout en haut. Pour une cigarette ou une palette de gomme, on traversait d'une extrémité à l'autre. Nos mères devenaient furieuses en apprenant nos jeux dangereux!*

Rapidement devenu vétuste, ce pont étroit d'une seule voie est démoli à la dynamite en août 1960[37]. La compagnie Conduroc construit pour un peu moins de 500 000 $ une structure de cent mètres constituée de deux travées avec poutres de béton armé et une travée principale avec poutres d'acier[38]. Monsieur Paul Spence, député provincial, confiera fièrement : « C'est le seul pont de la province dont la forme affectera celle d'une courbe. »

Non loin de là, en juillet 1948, le pont couvert de la rivière Mistassini est remplacé par un pont (à deux poutres pleines en acier à hauteur variable) d'une longueur de 125 mètres. Le vieux pont couvert est acquis par Ludger Tremblay de Dolbeau qui le vend pièce par pièce. Le pont actuel, réparé en 1989, est toujours en service. Aujourd'hui, plus de 16 000 véhicules par jour empruntent ce pont pendant la saison touristique, faisant de ce tronçon de la route 169 l'un des plus achalandés autour du Lac-Saint-Jean.

Cependant, le contrôle imprécis des procédés de fabrication des aciers avant 1960 occasionnera des conséquences graves ou fâcheuses pour une dizaine de ponts au Québec. Ce sera le cas pour le pont de la Mistassini. Nous y reviendrons.

SHGM, Fonds Laurent Tremblay, partie non traitée.

La construction du pont au-dessus de la rivière Mistassini en 1947.

La traversée de la Grande Décharge : du bateau-passeur au pont couvert

Pour leur part, les premiers colons arrivés à Saint-Cœur-de-Marie en 1882, n'avaient d'autre moyen de traverser la Grande Décharge pour se rendre à Alma, que d'utiliser des chaloupes et même des canots d'écorce, souvent à leurs risques et périls, à cause des rapides de la Grande Décharge. (extrait de : *Les arrivants à Mistook 1882* , p. 78)

Les colons se portaient d'une rive à l'autre avec une grande crainte. La puissante Grande Décharge constituait un obstacle de taille au progrès de la colonisation le long de sa rive nord et les colons le ressentaient davantage en 1892 au moment de l'arrivée du chemin de fer qui mettait en contact la rive sud avec les marchés extérieurs[39].

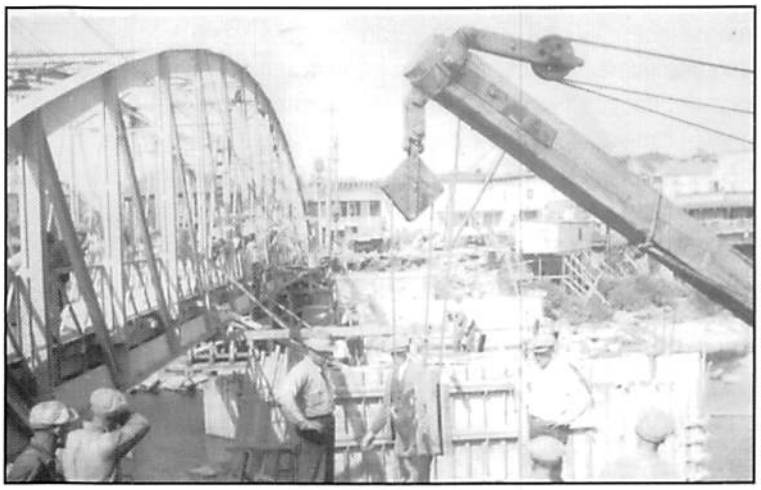
L'année 1884 marque le début du service de traverse par bateau-passeur sur cette rivière. La traversée mettait de 1 h à 1 h 30 et le bac servait pour traverser les voitures et les chevaux. Autrement, on utilisait une barge[40]. Ce bac avait été nommé judicieusement « Providence »[41]. Ce service de bac entre Saint-Cœur-de-Marie et l'île d'Alma se trouva bien insuffisant puisque inopérant plusieurs mois en hiver[42].

Quelques années plus tard, la Société anonyme internationale de construction et d'entreprise de Bruxelles fournit au contracteur Lemoine les plans d'un pont métallique entièrement riveté de 56 mètres sur la Petite Décharge. Les travaux débutent le 13 août 1891[43]. En 1937, un effort de conservation, sans doute involontaire, permet de démolir pièce par pièce la structure et de la réassembler entre les rives du lac Kénogamichiche à Hébertville, d'où l'on peut encore l'admirer aujourd'hui. C'est la Grande compagnie de construction du Saguenay qui réalise les travaux. Issue de la Politique des ponts métalliques instaurée par Honoré Mercier, cette charpente dessinée par l'ingénieur belge Gérard Macquet est l'une des six dernières structures métalliques encore existentes parmi la trentaine assemblée entre 1887 et 1892. La plus célèbre demeurant le pont Turcot au-dessus de la rivière Châteauguay à Howick.[44]

En septembre 1894, après bien des efforts, des déboires et des prières, ce qu'on croyait impossible se réalise. L'équipe d'artisans, conduite par nul autre que Georges Barrette, termine la construction d'un superbe pont couvert de 229 mètres au-dessus de la Grande Décharge : le pont Taché.

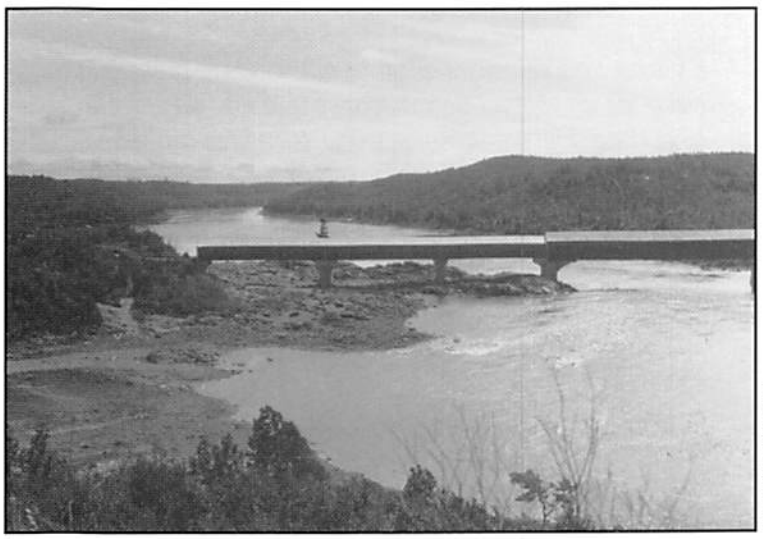
SHL

Un des bacs qui rendit possible les premières traversées de la Grande Décharge.



ANQC, Collection de la SHS, carton #552

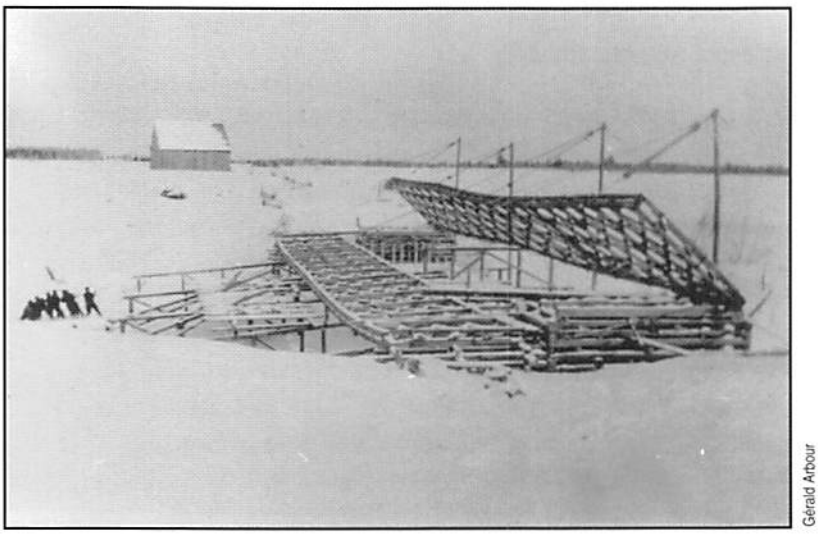
Le pont métallique de la Petite Décharge pendant sa construction.



Studio Chabot, Roberval.

Les deux principales arches de pont Taché. La construction de la grande arche est un tour de force inouï.

Sa travée principale de plus de 67 mètres était la plus longue au Canada pour ce type de pont et une prouesse technique hors du commun pour les modestes moyens du temps[45]. Son arche principale (ferme Town simple) au-dessus du canal profond rivalise avec les ponts couverts de Blenheim (64 mètres) dans l'état de New York et le pont Bridgeport (63,4 mètres) en Californie pour la plus longue portée au monde pour un pont couvert[46]. Actuellement, la portée maximale pour un pont couvert québécois se retrouve au pont couvert Coulée-Carrier de Saint-René qui franchit la rivière Matane (53,6 mètres). La hauteur de 6,1 mètres de l'arche du canal profond fascine encore aujourd'hui puisque, plus souvent qu'autrement, les fermes pour les ponts du genre au Québec ne mesurent guère plus de 5,5 mètres[47].



Gérald Arbour

L'érection des arches du pont Doucet sur la Ticouapé à Saint-Méthode à l'hiver 1928. Une méthode se rapprochant de celle utilisée au pont Taché.

Heureusement pour les générations futures, monseigneur Victor Tremblay, après une vaste enquête auprès des derniers survivants ayant participé à cette grande épopée, a reconstitué l'histoire peu banale de la construction du pont Taché dans une chronique savoureuse que nous pouvons lire dans son livre *Alma au lac Saint-Jean*. Laissons donc à cet historien émérite, modèle de tous, l'honneur et le soin de nous raconter la technique employée pour l'érection de cette construction qualifiée de merveille :

La première opération fut la construction du " tracel ". Sur le gros canal, on chercha par les moyens ordinaires, à faire prendre de la glace pour s'y appuyer. Mais dès qu'on avait réussi à fixer quelques pièces dans le bord de l'eau et à placer des embarras pour arrêter la glace, la force du courant emportait tout et il fallait recommencer...

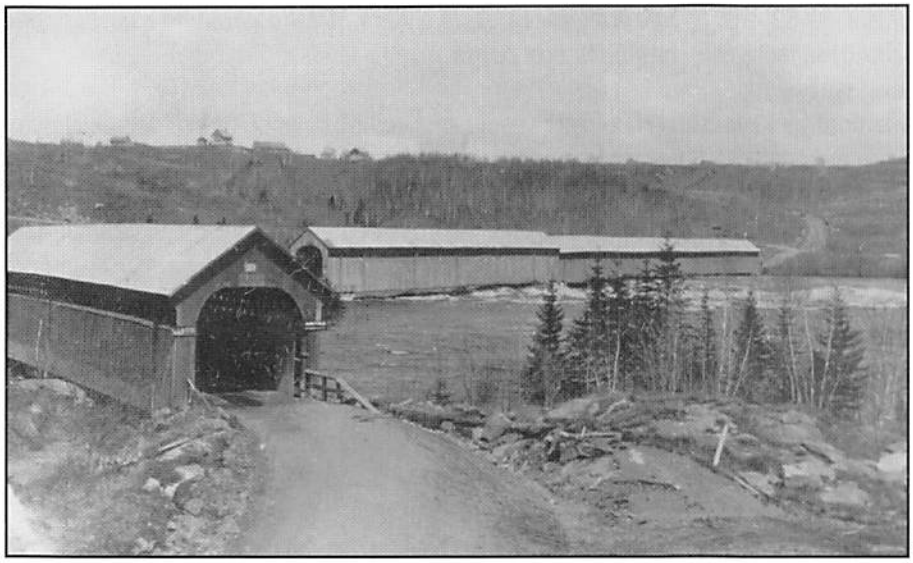
De plus, il écrit dans un article au sujet du Pont Taché :

Il y avait trois semaines qu'on travaillait à faire prendre la glace, dit un vétéran de l'entreprise, Cléophe Girard... Le lundi matin, tout était brisé, emporté, les arbres cassés. [...] Ces poteaux étaient des troncs d'arbres entiers assemblés bout à bout pour donner une longueur suffisante pour toucher le fond et dépasser d'environ vingt-cinq pieds [7,6 mètres] la hauteur du palier du pont. On les dressait en position verticale au moyen d'un bôme et on les plongeait à leur pesanteur. En touchant le fond, ils s'y arrêtaient; on s'empressait de les fixer en place par des câbles et des traverses de bois en tous sens. On en plaçait ainsi une rangée : un de chaque côté du pont et, entre ceux-là, d'autres plus courts, pour former des pilotis. Quand, avec de la glace, une rangée était solide, on en plantait une deuxième cinq ou six pieds [à environ un mètre et demi] plus loin. On les joignait aussitôt par un palier, et à mesure qu'avançait ainsi le " tracel " on y bâtissait la charpente du pont, de manière à l'achever en même temps que le " tracel " lui-même.

Procédant ainsi des deux côtés du canal à la fois, on réussit à planter des pilotis jusqu'à la profondeur de 64 pieds [19,5 mètres]. Au delà il ne fut plus possible d'atteindre le fond et il resta, entre les deux sections du tracel, une brèche de 70 pieds [21 mètres] de large, qu'il fallut fermer autrement, au-dessus du " ciré " à l'eau claire. On fixa bout à bout, trois troncs d'arbres qu'on réussit à passer au moyen de câbles et à placer en travers du canal. Une série de ces poutres, l'une à côté de l'autre, compléta le " tracel " par une sorte de pont suspendu portant sur les extrémités avancées des pilotis.

On s'empressa d'achever la construction du premier côté de l'arche, qui fut dressée dans la première semaine de mars [...] elle fut légèrement inclinée, afin que sa pesanteur la protégea contre le risque d'être renversée par un coup de vent [...] Barrette, lui, surveillait l'exécution et rajustait les mesurages. Tous les jours il prenait les sondages; les niveaux et vérifiait les mesures. Il y avait continuellement des rajustages à faire, parce que le tracel faisait toujours défaut quelque part, [...]

C'est donc sur un tracel à l'eau libre que le second côté de l'arche du gros canal fut achevé. Il fut levé le 9 avril. [...] Pour dresser la charpente, dont le poids était énorme — elle mesurait 220 pieds [67 mètres] de long et 20 pieds [6,1 mètres] de haut — on avait une série de 22 palans doubles, attachés d'une part à divers points au sommet de la charpente et d'autre part au haut des poteaux du " tracel " alignés le long du pont. Malheureusement plusieurs de ceux-ci,



SHL

Le pont jumelé Taché en mai 1928 luttant contre les éléments.

étant rompus, se trouvaient sans appui solide et n'offraient que peu de force aux palans qui y étaient attachés; la charge était répartie sur les autres. Il y avait à chaque palan un homme attelé à un câble qu'il tirait en l'enroulant sur un treuil muni de longues poignées. Les hommes étaient dans l'eau à mi-jambe. Ils tiraient avec ensemble et la charpente montait lentement. [...]

L'autre partie du grand pont fut construite de la même manière : un côté d'abord, sur toute la longueur, qui était de 400 pieds [122 mètres] et reposait sur quatre piliers, et qui fut levé d'une pièce; puis l'autre côté. Mais le travail était relativement facile, parce qu'on était sur un fond solide pour l'opération [un îlot plat de roc solide à découvert lors des décrues avançait dans le lit.] Le petit pont sur le canal qui sépare l'îlot et l'île d'Alma fut levé le dernier, dans le mois de juillet (le 11 et le 18). L'ensemble fut terminé au mois de septembre 1894. [48]

Malgré le fait que les propriétaires des boisés offrent gracieusement les rares épinettes d'au moins 10,7 mètres de longueur et de 300 millimètres de diamètres équarries, la construction du Taché confiée à Joseph Bureau coûte néanmoins la jolie somme de 19 000 $. La mise en service du Taché marque le déclin irrémédiable du bac. Le 4 mai 1896 le bac est vendu. En quelques mois, les bonnes terres du canton Taché sont concédées à de nouveaux arrivants et les propriétés avoisinantes doublent de prix[49].

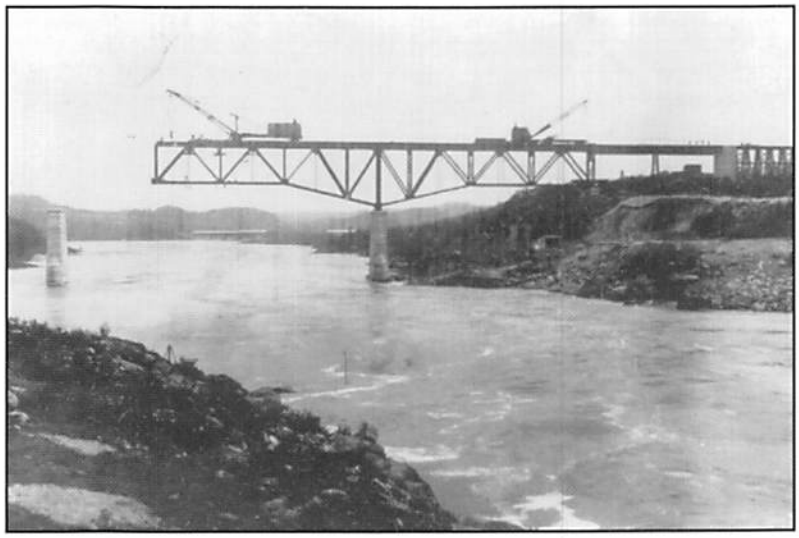
L'inauguration donne lieu, une fois de plus, à une imposante cérémonie. L'honorable premier ministre L.-O. Taillon et l'honorable ministre de l'Agriculture monsieur Beaubien débarquent à la gare d'Hébertville où aussitôt le comité organisateur les prend en charge. Après la messe en l'église d'Alma, un imposant cortège de 400 voitures et d'un millier de personnes se met en branle vers le lieu de la cérémonie. Après les adresses usuelles des notables, M. Taillon entonne l'hymne Ave Maris Stella . Ce dimanche 21 août 1895 restera un grand moment historique[50].

Lors d'une séance du Conseil de comté tenue le 15 mars 1899, on s'entend pour engager un gardien. M. Fernand Villeneuve sera le premier. Voici quelques règles telles que stipulées dans son contrat :

-Devra placer les quarts (10 tonneaux d'eau) à distances raisonnables sur les deux ponts, veiller à ce qu'ils soient toujours plein d'eau.

- L'entrepreneur sera responsable des échelles, seaux et quarts qui seront enlevés, veiller à ce que personne ne fume et aille plus qu'au pas sur le pont.
- Mettre de la neige sur un côté du pont sur une largeur d'au moins 1,8 mètres.
- En cas de feux de forêts, se tenir sur les lieux et veiller à la sûreté des ponts.
- Plus tard, la fonction d'allumer les fanaux à l'huile et de les éteindre sera ajoutée à ces tâches.

Malgré ces mesures, le célèbre ouvrage passe bien près de disparaître en fumée en 1905 faute d'eau à la disposition des passants car les tonneaux et les chaudières sont disparus, subtilisés par des citoyens insouciants[51].



ANQC, Collection de la SHS, carton # 2548

Les grues en opération lors de l'érection de la charpente du pont ferroviaire sur la Grande Décharge en 1928. Au fond, le pont Taché.

Le pont Taché demeurera en service au-delà de 52 ans. D'une autre époque et usé par le temps, il finira désaffecté et vendu aux enchères[52]. Il sera démoli au cours des années 1946, 1947 et 1950. On profitera alors du magnifique pont de l'Île-Maligne, ignoré par le rail, le train ne s'étant jamais présenté faute de ressources après la Crise de 1929[53].

Le pont de l'Île-Maligne (à poutres triangulées à tablier supérieur) est construit par la *Dominion Bridge* en 1928 et 1929 pour la compagnie du chemin de fer Québec—Saguenay—Chibougamau. À la toute fin de la construction, un homme trouve la mort. En cours d'opération sur le tablier, le malheureux grutier fait une fausse manœuvre; la grue bascule dans le vide entraînant la charge et le wagon porteur. Une erreur tragique qui augmente le « coût » du projet : le prix d'une vie[54]!

D'une longueur totale de 324,8 mètres, ce géant est acquis par le ministère de la Voirie du Québec en 1946 et adapté dès lors pour la circulation automobile. C'est une chance, car depuis 1943 le pont avait été vendu aux enchères à deux ou trois reprises et ses propriétaires successifs auraient bien pu le démolir.

C'est avec fierté que le 12 septembre 1996, les Almatois nomment cet ouvrage mémorable « Pont J.-F.-Grenon » rendant ainsi hommage à l'ingénieur connu Jean-Florian Grenon qui l'avait conçu[55]. D'ailleurs, sa conception de pont ferroviaire lui donne encore aujourd'hui la capacité d'accueillir le transport moderne. Après plus de soixante-dix ans, il demeure l'un des ponts les plus admirables des alentours. Du haut de ses vertigineux quarante mètres au-dessus du niveau de l'eau, l'on peut apercevoir la centrale de l'Île-Maligne nichant à ses pieds, lieu de rencontre de deux ouvrages monumentaux.

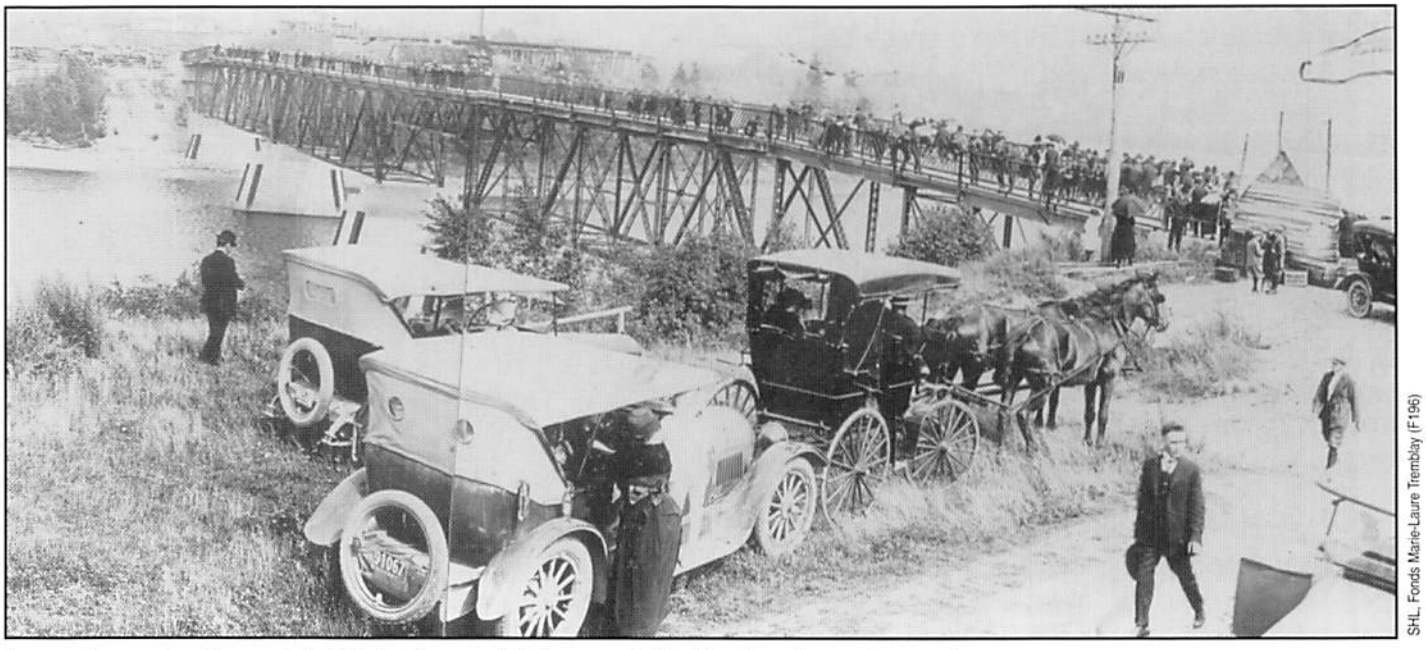
Les traversées de la rivière Métabetchouane : de l'épopée des bacs aux ponts

Sur les rives du lac, les habitants du grand Métabetchouan (avant la création de Desbiens) sont isolés à l'ouest comme à l'est par les rivières Métabetchouane et Belle-Rivière. La rivière Couchepaganiche ne représentait pas un obstacle important comparativement à ses voisines. D'ailleurs, dès 1870, un pont de bois avec poutres de cèdre y est construit[56].

Années après années, des services de bacs permettent la traversée de la Métabetchouane et de la Belle-Rivière. Les citoyens s'y habituent et la vie est rythmée au gré des bacs. L'hiver, un chemin de glace balisé fait le lien[57].

Il semble que l'arrivée du train au début des années 1890 et la construction des ponts ferroviaires aient retardé la réalisation de grands ouvrages. En effet, on livre les marchandises par le train et les voyageurs préfèrent traverser à pieds par le pont plutôt que de payer par le bateau-passeur. Les poches des bateliers se vident et l'arrivée de l'automobile au début des années 1920 accélère le naufrage des services de bacs.

Après bien des représentations politiques, la construction du pont Métabetchouan est annoncée publiquement[58]. La construction d'un pont en acier (à poutres triangulées à tablier supérieur), confiée à l'entrepreneur Jos Gosselin de Québec, est chose faite en juillet 1921. Par un temps idéal, toute une foule, estimée à 5000 personnes, assiste à une démonstration grandiose lors de l'inauguration de l'ouvrage métallique le 24 du même mois. Tous les maires du comté y participent. Pendant plus de trois heures, l'abbé Boily, le ministre Antonio Galipeault, le ministre Émile Moreau député du comté, le député Savard et



SHL, Fonds Marie-Laure Tremblay (F196)

Le premier pont au-dessus de la Métabetchouane à la hauteur de Desbiens lors de son inauguration.

l'honorable Honoré Mercier se succèdent sur l'estrade pour subjuguer la foule de leurs meilleures allocutions, alors que la fanfare du Séminaire de Chicoutimi donne à la fête une part de solennité[59]. Émile Moreau insistera sur le coût du projet :

Aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, ces dangers, ces inquiétudes sont disparus, grâce à ce pont. Vous me direz peut-être qu'il a coûté cher, oui je suis d'accord, il a coûté bien cher d'argent, mais surtout il a coûté la vie à quatre de ses ouvriers [noyés en traversant en chaland]... La hausse constante des matériaux et des salaires [en raison de la guerre] et surtout le mauvais lit de la rivière, qui ont rendu ces piliers difficiles à faire. [...]

Nous avons encore des ponts à construire sur la grande rivière Péribonca et Ouiatchouan pour boucler sans obstacles notre route régionale [...] Alors cela dit que nous avons encore beaucoup à faire et soyez assurés Messieurs les ministres [...] j'ai encore beaucoup à demander.

Après la cérémonie, un très long défilé de 500 voitures se dirigea vers la salle publique du village de Saint-Jérôme où un banquet digne des nobles attendait les convives.

En voici la carte des plus humoristiques pour les invités de marque :

Consommé Antonin
Homard sur la laitue à la bonne renommée
Galantine au poulet municipal
Jambon glacé à la Métabetchouan
Tranches de veau du Lac-Saint-Jean
Pommes de terre frites à la préfecture
Crème à la glace à la Reine
Petites tartelettes à la Moreau
Oeufs à la surprise à la Boily
Salade aux fruits Cléricale
Thé noir

La fête se termina par le « Ô Canada » joué par la fanfare et un feu d'artifice.

C'est la compagnie H. J. O'Connell ltée qui construira en 1966 le deuxième pont au-dessus de la rivière Métabetchouane. Joseph Dallaire, contremaître expérimenté, un « p'tit » gars du rang Double à Saint-Félicien, y construit un pont à poutres pleines en acier[60].

À la hauteur de Saint-André, il y avait belle lurette que la rivière Métabetchouane était franchie. Dès 1887, monsieur Théodule Vandale dirige le chantier de la première structure couverte sur la rivière[61]. Sans doute emporté par la crue, ce pont est rehaussé et reconstruit en 1898. Gœrges Barrette mentionne dans son rapport du 16 juillet 1898 :

Je me suis rendu à Saint-André pour reconstruire le pont de l'Épouvante, sur la rivière Métabetchouane. J'ai changé le site dudit pont sur l'une des rives et l'ai placé à une distance de quinze mètres de l'ancien, en descendant la rivière... Ce pont a une longueur totale de 275 pieds [83,8 mètres] de pavé, dont 35 pieds [10,7 mètres] faisaient partie de l'ancien pont, le tout appuyé sur deux culées et trois piliers... Il y a une travée de 118 pieds [36 mètres], deux de 36 pieds [11 mètres] et une autre de 30 pieds [9,1 mètres], entre les piliers. C'est cette dernière qui faisait partie de l'ancien pont.

En 1917, un troisième pont couvert sera construit plus en amont à environ 50 mètres du pont actuel. Malheureusement, on détient peu d'informations sur les caractéristiques de cette structure, mais les rares photographies nous en apprennent pas mal. Cette structure « Town élaboré » impressionne avec ses deux travées et son dégagement à l'abri des soubresauts de la Métabetchouane. Son toit plutôt plat, le distinguait des ponts couverts typiques de la colonisation. Plus d'une anecdote reliées à ce pont m'ont été rapportées.

Des mauvais plaisantins s'amusaient à faire peur aux dames qui osaient traverser en soirée ce long couloir noir. Leur plaisir était de surgir de la toiture et d'atterrir aux pieds des femmes terrorisées. Un autre plaisantin, anonyme sous sa cagoule de jute, apparaissait soudainement et s'amusait à semer la frousse chez ses concitoyens. Une enquête a dû être menée pour mettre la main sur le vilain qui, loin d'être satisfait d'une première offense, la répétait régulièrement. À un autre instant, un jeune homme hésita longuement avant de traverser, croyant apercevoir un ours à l'autre bout. Prenant son courage à deux mains, il pénétra à l'intérieur du pont. En avançant prudemment, il s'aperçut que la bête terrifiante était en fait un misérable sac de plastique ballotté par le vent[62].

Au début des années soixante, l'on juge le pont désuet pour le transport du bois et plutôt dangereux, à tel point que l'on traverse par petits groupes lors d'une procession religieuse. En 1961-1962, la compagnie Nord-Sud de Québec construit pour 185 000 $ l'actuel pont de 85,3 mètres (à poutres pleines en béton armé), tandis que la vieille structure couverte est vendue 500 $ pour ses bonnes pièces.

Nous verrons plus loin que ce nouveau pont, malgré son imposante masse de béton, sera lui aussi le théâtre d'un événement qui aurait pu s'avérer dramatique.

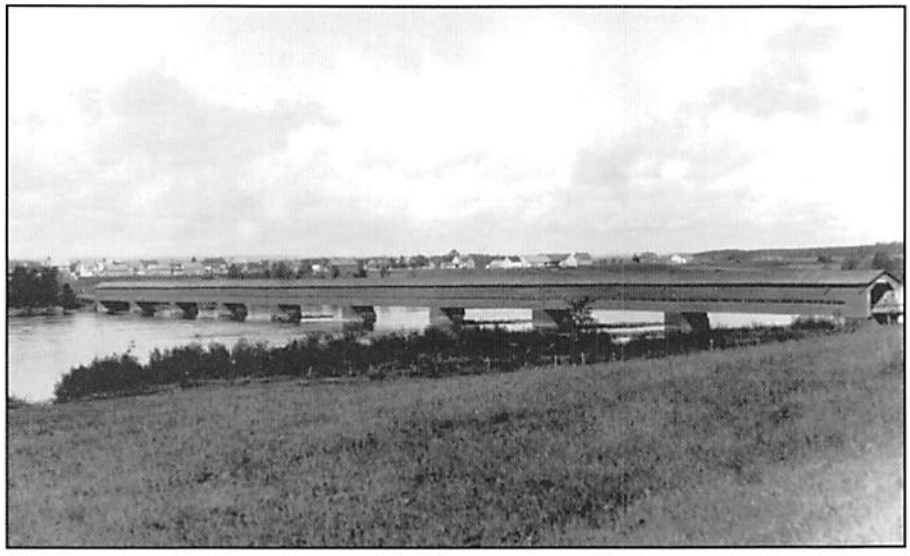
L'ère des grands ponts couverts de Saint-Félicien : Taillon et Carbonneau

Jusqu'en 1895, année de la construction d'un premier pont de bois sur la rivière Ashuapmushuan près de la chute à Michel à Saint-Félicien, les voyageurs devaient emprunter un bac à

Saint-Prime pour atteindre Saint-Méthode[64]. Ce bac à rame était en opération depuis 1850.

Il semble que ce soit monsieur Joseph Bureau qu'on dit tantôt ingénieur tantôt arpenteur, cet explorateur et agent des terres associé aux travaux du curé Labelle, qui ait déterminé l'emplacement de choix pour le pont à construire. Le futur pont couvert de 219,4 mètres sera construit en amont de la municipalité à environ cinq kilomètres, là où on constate un rétrécissement du cours d'eau.

Le Progrès du Saguenay dans son édition du 14 février 1895 écrit :



Studio Chabot, Roberval

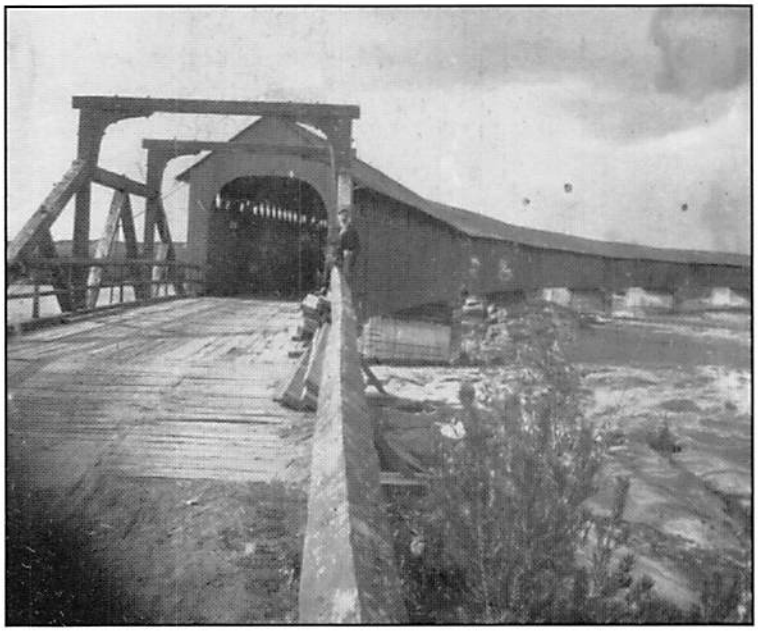
Le pont jeannois le plus connu en Amérique du Nord: le pont Carbonneau.

> *Monsieur Bureau, l'habile ingénieur chargé de ces travaux importants, est à Saint-Félicien et l'ouvrage marche avec une rapidité extraordinaire. [...] Ces piliers sont assis sur des rochers qui sortent de l'eau comme placés spécialement par la Providence pour faciliter cet ouvrage. [...] L'ouvrage est conduit, au dire de tous, avec beaucoup d'habileté et une grande économie.*

Sa conception peu banale en fait un des rares ponts couverts incurvés au monde et lui donne une largeur supérieure à celle de ses homologues comme le pont Taché, son rival. Ces fondations profitaient d'affleurements rocheux, çà et là, ce qui en facilitait grandement la construction. Ce pont de type Town simple est d'une architecture digne de figurer dans le livre des records Guinness.

On nomma cette merveille « pont Taillon » en hommage au premier ministre de la province de Québec et surtout, grand argentier qui avança les 14 000 $ nécessaires à sa construction, une somme qu'on disait élevée pour l'époque. Pour travailler au chantier du pont Taillon, un homme marié reçoit 0.80 $ par jour et les jeunes hommes 0.60 $ par jour (journal *Le Colon*, 15 mai 1942). C'est en présence de hauts dignitaires, dont monsieur Taillon et monsieur Bureau, que le 12 octobre 1895, l'évêque de Trois-Rivières, monseigneur Louis-François Laflèche, procède à la bénédiction de ce pont historique[64].

Le pont Taillon sera détruit par les flammes d'un feu de brousse dans la nuit du 31 octobre au 1er novembre 1908. « C'est une perte de 20 000 $ à 25 000 $ » écrira un correspondant du journal *Le Lac-Saint-Jean* dans son édition du 5 novembre 1908. Les soirs d'hiver, le vent chuchote parfois aux pieds de la chute à Michel qu'une main criminelle aurait allumé le feu dans l'intention manifeste d'éviter le développement d'un nouveau pôle de la municipalité près du pont. Vraisemblable, car on avait déjà assisté au repositionnement de l'axe principal de la municipalité voisine (Saint-Méthode) au bout de la route Taillon au détriment de la route des Perreault sa rivale : l'église et le pont couvert sur la Ticouapé seront érigés en 1905 et 1906 en ligne droite avec le pont Taillon[65]. Le pont disparu, les cultivateurs du haut du lac Saint-Jean retournent à la traverse du bac en empruntant la route des Perreault.

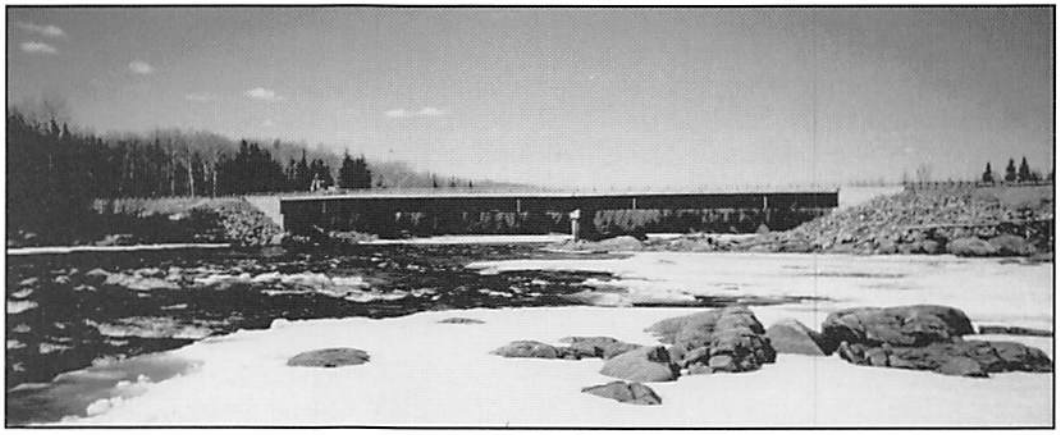


ANQC, Collection de la SHS, carton #9572

Le fameux pont Taillon : fleuron de Saint-Félicien.

Mais on ne tardera guère à construire un nouveau lien. Galvanisés par leur premier exploit, les bâtisseurs courageux répètent l'histoire et construisent beaucoup plus en aval un tout nouveau pont couvert. Les travaux débutent dans les premiers jours de mars 1909. La présence du roc à faible profondeur et le bas niveau du cours d'eau gelé facilitent la construction de l'ouvrage.

Le 20 octobre, pressée de part et d'autres sur les rives de la rivière Ashuapmushuan, la population de Saint-Félicien inaugure le pont Carbonneau, nommé en l'honneur du député libéral Jean-Baptiste Carbonneau. Celui-ci joua sans doute un rôle majeur auprès des autorités gouvernementales pour débloquer les crédits nécessaires à ce gigantesque chantier. C'est la fête! Le ministre de la Colonisation, monsieur Charles Devlin, et le député sont descendus à l'hôtel Chibougamau[66].

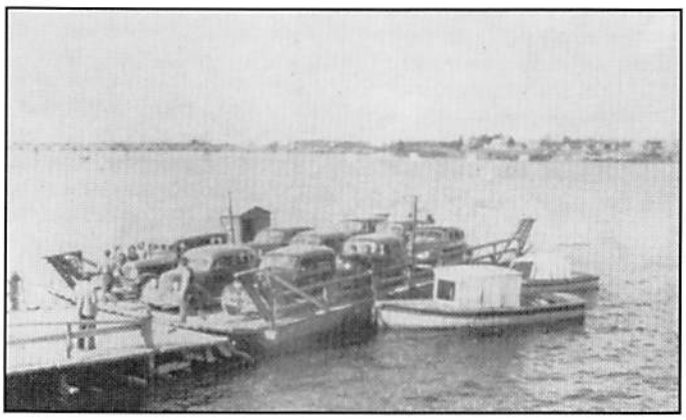


Jean Lefrançois

Un vieux rêve devenu réalité: le pont entre Normandin et La Doré sur la majestueuse Ashuapmushuan.

Ce pont couvert fut considéré comme un chef-d'œuvre d'architecture. Sa notoriété trouva écho jusque dans un article du *National Geographic Magazine* de mai 1939[67]. Ses huit travées de 42 mètres lui donnaient une longueur record de 335 mètres pour un pont de type Town. Cependant, le titre de pont couvert québécois le plus long revient au pont de Batiscan (1844 à 1870) sur la rivière Batiscan. Ce pont de type Howe doubles intersections mesurait plus de 377 mètres avec ses huit travées. À l'époque du pont Carbonneau, il était disparu depuis déjà 39 ans[68]. Présentement, le pont de Hartland au Nouveau Brunswick détient le titre de pont couvert le plus long au monde avec ses 390 mètres de couverture.

Le 28 avril 1942, le fabuleux pont Carbonneau n'est plus que ruines. La crue, gonflée de blocs de glace, démolit la structure comme un fétu de paille. Les citoyens rejoindront l'autre rive avec les moyens du bord : en canot de six mètres appelé *freighter*, par un bac pouvant transporter une douzaine de voitures ou en hiver par un pont de glace. C'est le 28 octobre 1943 que J.-Albert Auclair, entrepreneur général, débute la construction d'un nouveau lien. Ce nouveau pont de 361 mètres repose sur dix unités de fondation en béton. Son tablier est composé de deux poutres triangulées continues supportant une dalle de béton par l'intermédiaire d'entretoises. La *Dominion Bridge Company Limited* de Montréal est chargée d'ériger la structure métallique. Les travaux coûtent 400 000 $[69]. Dimanche le 24 juin, c'est la bénédiction habituelle couronnée par une fête spectaculaire de la Saint-Jean avec parades, fanfares, amusements sur la rivière, feu d'artifice...[70] Mais ce ne sera que le 9 juillet 1945 que le nouveau pont Carbonneau ouvre officiellement à la circulation.



Programme souvenir 24 juin, 1945, p.83. ANQC, SHS, Br. 10E.

Le bac opéré de 1942 à 1943 pour franchir l'Ashuapmuschuan.

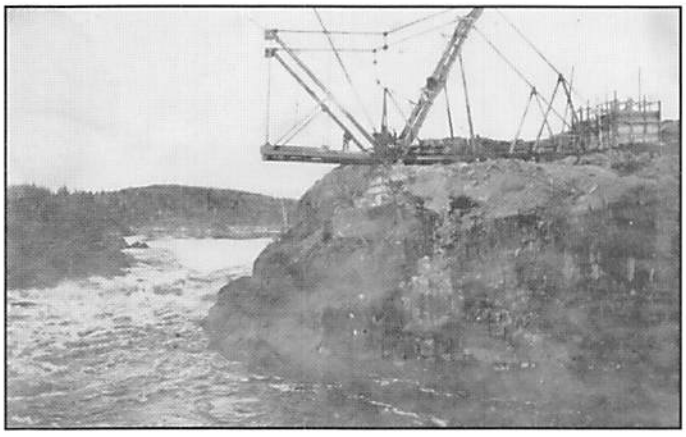
Toujours sur la rivière Ashuapmushuan, mais à plusieurs kilomètres en amont, les municipalités de Normandin et de La Doré, isolées l'une de l'autre par l'énergique rivière, s'unissent et concrétisent en 1994 le rêve de leurs bâtisseurs soit, la construction d'un pont entre les deux rives. Ils en rêvaient depuis quarante ans! C'est l'entreprise Proco Métal ltée d'Alma qui rend le rêve réalité en construisant l'ouvrage pour 1 800 000 $[71]. Le nouveau lien traverse un site enchanteur permettant de découvrir la majesté de cette rivière.

La traversée de la Péribonca : la boucle est bouclée

La construction d'un pont sur la Péribonca met un terme à la bataille contre les grands « fleuves ». En 1925, l'heureux propriétaire d'une automobile peut faire le tour du lac mais à ses risques car la route est peu adaptée. Un lecteur raconte :

> *Les chemins en macadam de la paroisse de Roberval, sont, dans certaines sections, impraticables. C'est par dizaine que l'on ramasse les boulons, les écrous, les clous, les fers de chevaux et fragments de clous détachés par les trépidations causées par les pierres qui font saillies, aussi voit-on bien trop souvent les autos arrêtées remettant ou réparant un pneu crevé par les pierres ou les clous. Puis ce sont les chevaux qui attrapent des entorses, quand ils ne se défoncent pas les pieds* [72].

Toutes les municipalités sont dorénavant reliées physiquement entre elles; l'ère des bacs est révolue. Mais,



ANQC, collection de la SHS, carton # 3424

La laborieuse érection de la première structure métallique au-dessus de la rivière Péribonca en 1924.

avant d'en arriver là, retraçons le récit du franchissement de la Péribonca.

La traversée de la rivière Péribonca à la hauteur de Sainte-Monique était également des plus périlleuses. À cette époque, le niveau de la rivière n'était pas contrôlé et pouvait varier considérablement. La largeur et les rapides de cet affluent principal menaçaient les embarcations légères qui s'y aventuraient. Compte tenu de ces facteurs et de la profondeur de la Péribonca, la construction d'un grand pont couvert ne fut jamais envisagée par les autorités municipales, ou si elle l'a été, on n'en trouve pas de traces dans les procès-verbaux[73].

Afin de rejoindre l'autre rive plus confortablement, on construisit un premier bac à câble vers 1902 qui sera remplacé en 1913 par un deuxième propulsé par une roue à pales actionnée par un cheval. Plus tard, le bac est modernisé : on y installe un moteur à essence qui rend les traversées plus rapides et plus sécuritaires[74].

Octobre 1921, 500 personnes massées sur le quai acclament l'honorable ministre Émile Moreau, fraîchement débarqué du bateau à vapeur Perrault. Cet ancien agriculteur est de retour chez lui à Péribonka. Après les discours et les éloges de circonstance, monsieur l'abbé Auguste Verreault exprime le besoin

ANQC, Collection de la SHS, carton # 8383.

La Compagnie Belle construction Ltée d'Alma construit le deuxième pont de Saint-Monique en 1957. En encadré dans la photo : Le 1er pont sur la rivière Péribonca.

d'améliorer les chemins dans Péribonka et de construire un pont sur la rivière[75].

Ce n'est qu'en 1924 que les citoyens bénéficieront d'un accès rapide et commode aux paroisses voisines de Péribonka et de Mistassini grâce à la construction d'un premier pont métallique (à poutres triangulées à tablier inférieur) sur cette rivière impétueuse[76]. Monseigneur Victor Tremblay raconte une anecdote :

> *Lorsqu'on fit l'examen de l'endroit en vue de la place et des dimensions à donner au pont, un ingénieur observa, à la rive droite, un peu plus bas que celle-ci, un bloc de rocher plat du dessus et bien situé pour servir d'assiette à un des piliers. Après l'avoir toisé avec soin, il remonta sur le haut de la berge. Se retournant pour indiquer à ses compagnons les avantages qu'offrait ce rocher, il ne le vit plus. Le bloc avait glissé sans bruit dans le cours d'eau, qui forme un ciré à cet endroit. On devine l'émoi.* [77]

C'est Belle construction Ltée d'Alma qui se voit offrir le contrat de construction du deuxième pont. En 1957, le pont actuel (à poutre triangulée à tablier inférieur) est en service. La même année, les ponts d'acier de type *pony* (mi-hauteur) *Warren* construits en 1924 et 1925 à l'île du Repos sont contournés. Ces ponts que l'on peut qualifier de patrimoniaux sont toujours intacts et faciles d'accès pour qui veut profiter de leur splendeur. Le tracé de l'ancienne route 55 emprunte dorénavant un tout nouveau pont au-dessus de la rivière voisine. Ici également, des événements s'y dérouleront.

Menaces et tragédies

Les ponts sont des points névralgiques du réseau routier : la menace de chute, la défaillance ou la ruine d'un ouvrage d'art provoquent des conséquences dérangeantes et parfois dramatiques pour toute la communauté et les usagers du réseau. Les rivières en crue, les embâcles de glaces, les incendies, les charges excessives, les séismes sont parmi d'autres des menaces pour ces valeureux liens entre deux rives. Un pont effondré suscite un curieux mélange d'horreur et d'intérêt. Retraçons quelques-uns des moments où certaines structures jeannoises risquèrent d'être affectées par l'un ou l'autre de ces éléments.

Des grands désastres : l'eau et le feu

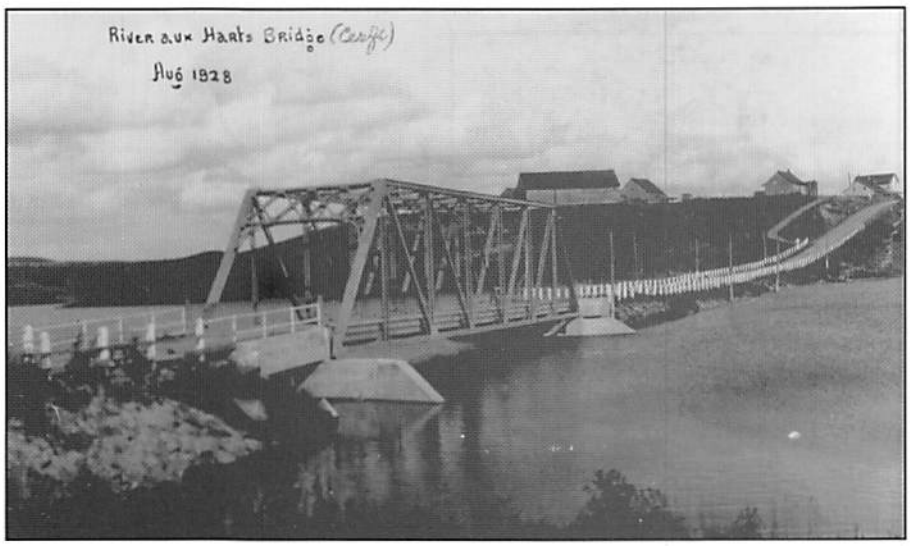
En septembre 1869, deux jours de pluies torrentielles inondent les abords du pont flottant jeté sur la décharge du lac Kénogamichiche : les liens sont rompus. La première section du chemin de Kénogami est recouverte par un mètre et demi d'eau et les ponts sont emportés. Les dommages sont importants. Les colons, désorientés, traversent à leurs risques et périls des cours d'eau chargés de débris de ponts[78]. Malgré des conditions de vie difficiles, on se retrousse les manches.

Un malheur n'arrive jamais seul dit le dicton. Le 19 mai 1870 en matinée, un vent fort balaie un feu d'abattis sur les terres des Savard à Saint-Félicien le propageant au bois avoisinant. Courant à la vitesse « d'un cheval », le feu arrive à Grande-Baie, au Saguenay, en milieu d'après-midi. Pratiquement partout, c'est la désolation. Les flammes dressent des barrières de feu et la fumée épaisse jette la nuit sur le jour. Le grand brasier consumera en quelques heures plus de sept cents maisons et bâtiments laissant autant de familles de colons démunies. Quarante-quatre ponts disparaîtront ainsi dans les flammes. Sept personnes y perdront la vie[79].

La construction des barrages : l'inondation de 1928

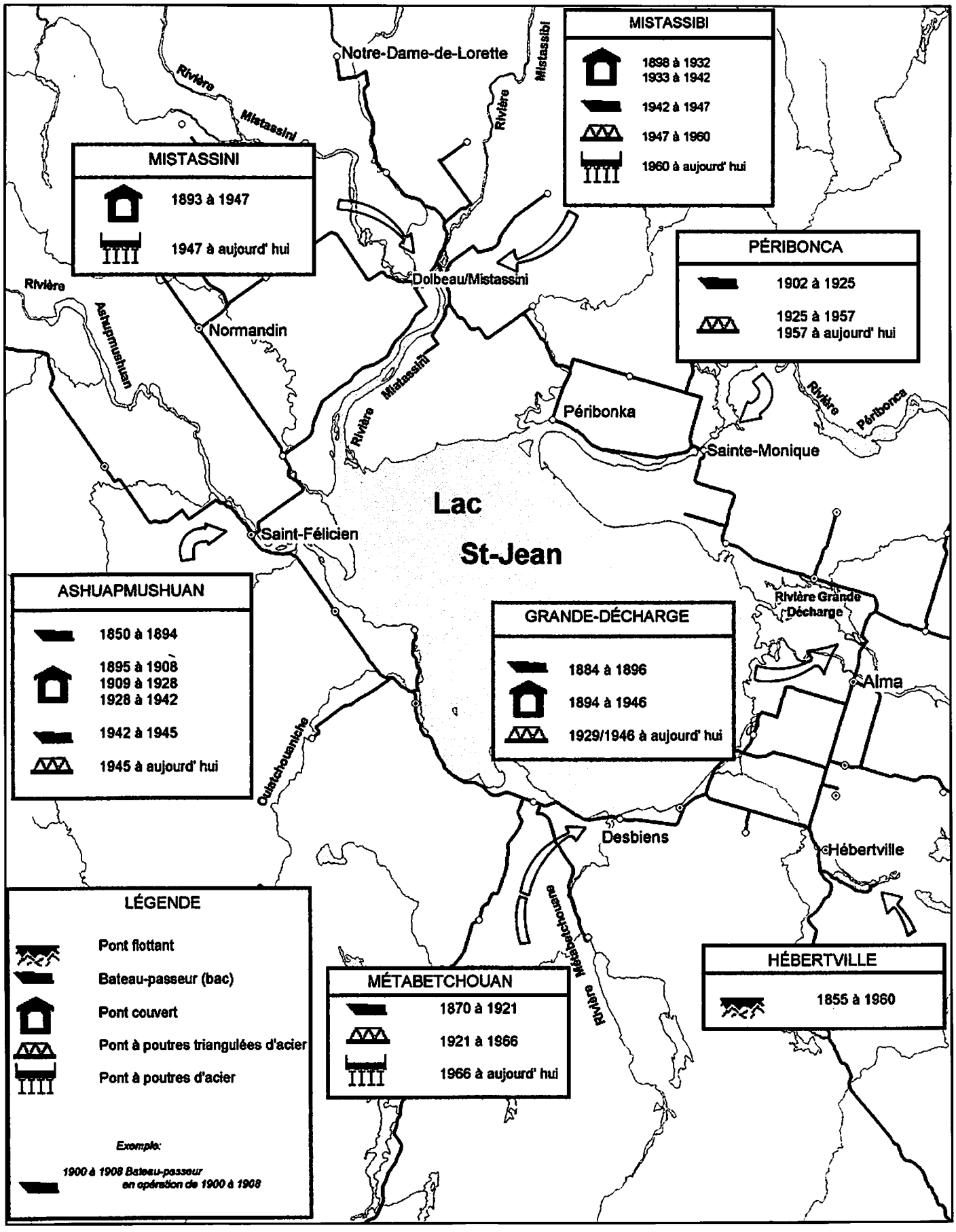
Au début des années 1920, l'économie du Lac-Saint-Jean connaît une évolution marquante : les industries des pâtes et papiers et de l'aluminium viennent changer la donne. Obstacles d'hier, les grandes rivières sont dorénavant un atout indéniable pour l'implantation d'industries.

Le 22 décembre 1922, un arrêté du gouvernement autorise la *Quebec Development* à construire une centrale hydroélectrique sur la Grande Décharge à l'Île-Maligne et pour ce faire, à hausser de 5,4 mètres le niveau du lac. On assiste alors à la concrétisation du plus gros projet hydroélectrique au monde[80]. Entrepris en 1923, le vaste chantier oblige la construction de trois ponts sur la Petite et la Grande Décharge. D'ailleurs le 12



ANQC, Collection de la SHS, carton # 10503

Le pont de la rivière aux Harts à Saint-Coeur-de-Marie en août 1928.



Les traversées des grands cours d'eau.

janvier 1924, Alexis Lapointe, dit le Trotteur, engagé pour livrer de l'eau aux ouvriers, y trouvera la mort à 63 ans, rattrapé par une locomotive contre laquelle il se mesurait[81].

En 1924, le département de Travaux publics du Québec ordonne à la compagnie *Quebec Development* de construire trois ponts en acier dans le secteur d'Alma, sur les rivières Mistouk, aux Chicots et aux Harts. Ces structures métalliques remplacèrent des ponts de bois qui devaient être inondés par l'exhaussement des eaux du lac à la suite de la construction du barrage[82].

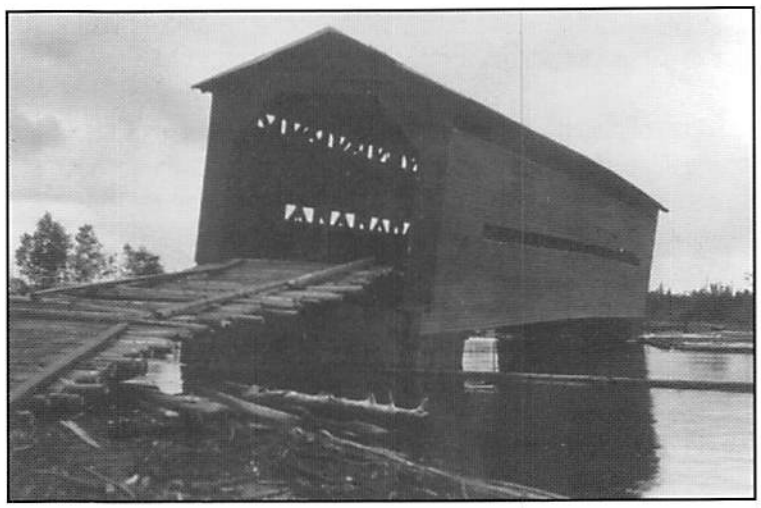
Le gigantesque barrage de 55 millions $ occupe 2500 hommes et permet l'émergence de la ville d'Îsle-Maligne. Alma passe de 850 habitants en 1921 à 3970 habitants en 1931. La compagnie *Aluminium Company of Canada* s'y installe et contribue à la prospérité des habitants.

Le 24 juin 1926, pour la mise en service des centrales hydroélectriques on rehausse le niveau des eaux du lac Saint-Jean. Deux ans plus tard, à la fin mai, c'est la catastrophe. Une crue sans précédent hausse le réservoir à un niveau jamais égalé[83]. Voilà ce que nous apprend un journaliste en tournée au Lac-Saint-Jean :

> *En l'exceptionnel hiver que nous avons eu, elle fut énorme la quantité de neige tombée dans les montagnes et les forêts d'où descendent ces affluents. Elle fut aussi tardive, la fonte de cette neige. Le lac Saint-Jean devait donc, même par un printemps non pluvieux, grossir de façon exceptionnelle. Et voilà qu'au temps où il reçoit les apports énormes de ses affluents du nord, il doit recevoir aussi des pluies qui, des journées et des journées durant, tombent sans interruption.*[84]

Le coup d'eau de la rivière Péribonca, toujours plus tardif et plus important que les autres, amène un apport d'eau incroyable que l'on cherchera à contrôler mais bien trop tard[85]. (85 % des municipalités riveraines en sont inondées)[86]

Toute cette eau provoquera, entre autre, le refoulement de la rivière Ticouapé au cœur de la municipalité de Saint-Méthode et l'exode de la moitié de sa population. Plusieurs ponts sont totalement inondés dans les environs de Normandin. Le pont couvert de la Ticouapé, au cœur du village de Saint-Méthode, semble perdu au milieu de toute cette étendue d'eau. Mais il souffrira peu de l'inondation puisqu'il demeurera en service jusqu'en 1960, année de son remplacement par l'actuel pont (à poutres pleines en acier).



ANQC, Collection de la SHS, album 4.1

Le pont couvert sur la Rivière-aux-Cochons à Saint-Henri-de-Taillon lors de la crue de 1928.

Les 26, 27, 28 et 29 mai 1928, les vagues causées par la crue de la rivière Grande Décharge frappent violemment le lambris du pont Taché à Alma habituellement dégagé d'environ dix mètres[87]. Le pont couvert est malmené par celle qu'il dominait. Dans la nuit du 28 au 29, la partie nord-est au-dessus des affleurements rocheux, d'une longueur de 122 mètres, est emportée, les débris se fracassant sous le tablier du pont métallique de Shipshaw[88]. Quelques semaines auparavant, plusieurs sections du pont Carbonneau étaient broyées par la crue gonflée de glace.

L'arche principale qui franchit le canal le plus profond sera épargnée de justesse, l'eau traversant par une ouverture pratiquée à la base du lambris. Il faudra attendre jusqu'au 9 novembre pour circuler sur la nouvelle section reconstruite[89]. Entretemps, les citoyens traversent la Grande Décharge via la centrale d'Îsle-Maligne. Les employés installent des feux de circulation aux entrées du bâtiment de 220 mètres de longueur. On traverse au trot. Lorsque le conducteur sait son cheval trop

SHL

Évènement dramatique pour les paroissiens: la perte d'un lien routier. Le pont Taché amputé d'une de ses arches.

fringuant, il lui enfile une bonne vieille poche de patates vide que le gardien lui prête[90].

Les printemps subséquents, les citoyens sont inquiets, craignant la répétition des événements. Un homme de bonne volonté se rend à l'église et fait une bonne provision de lampions. Il s'amène à l'intérieur du pont couvert et place les lampions sur les lisses de bois : « Saint-Joseph, si l'eau continue de monter, tes lampions vont s'éteindre », invoque l'homme pieux. L'histoire raconte que l'eau s'arrêta de monter et... que le feu ne prit point[91]!

Programme souvenir 24 juin, 1945, p.75. ANQC, SHS, Br. 10E.

La triste fin du pont Carbonneau broyé par les glaces le 26 avril 1942.

La fin d'un joyau : la destruction du pont Carbonneau

À Saint-Félicien, le 6 mai 1928, environ 90 mètres de la partie nord du pont Carbonneau sont emportés par les glaces malgré les brise-glaces qui devaient le protéger[92]. Le département des Travaux publics et du Travail reconstruira les sections détruites vers la fin août : le bois nécessaire étant à ce moment-là acheminé sur place. Les travaux s'échelonneront sur un mois et le pont couvert retrouve son élégance sous les marteaux des habiles artisans[93].

Comble de malheur, le dimanche 26 avril 1942, au sortir de la grand-messe, la crue des eaux, aggravée par les glaces, menace violemment l'œuvre magistrale. Peu avant, on rapporte que le pont devint si croche que l'on n'en apercevait plus la lumière aux extrémités. Henri Lavertu, contrairement à son habitude, lambine sur le parvis de l'église. Sa femme, Julianna, prend place dans le boggie sur le siège arrière avec la petite dernière emmitouflée dans ses langes. Ses deux fillettes plus âgées sont à ses côtés. Le petit frère, Raymond, prend place contre son père Henri sur le siège du conducteur. On rentre tout bonnement à la maison familiale située dans le rang 2 de Saint-Méthode.

Henri s'aperçoit bien que quelque chose d'inhabituel se produit car tous ont gagné rapidement leur domicile à l'exception de quelques curieux inquiets qui observent le Carbonneau. Réalisant que les glaces forcent le pont couvert et le menacent, il s'engage dans le long couloir craignant d'être prisonnier sur la mauvaise rive. Une dizaine de voitures y sont encore. « On va se dépêcher! » lance-t-il à son épouse pour la rassurer. Mais la charpente craque de tous ses pans. Elle crie son désarroi. Les glaces frottent les lambris. Le bruit est insupportable et glace le sang. Henri, de plus en plus inquiet, conduit son cheval à un pas bien cadencé. On souhaite se faire oublier. Face à la peur, maman serre le poupon contre elle et les fillettes s'écrasent contre leur maman. Arrivé au centre, on entend des craquements secs et prolongés qui font écho dans la longue charpente couverte. Les fils de téléphone tombent sur le plancher. Le frisson à fleur de peau, la famille jette un regard derrière : les yeux s'écarquillent, c'est le cauchemar! C'est la première arche qui se détache et il reste encore plus de 150 mètres à traverser! « Le pont part, pis on part avec! » hurle Henri qui, vif comme l'éclair, est maintenant debout avec le petit Raymond cramponné à sa cuisse. Le fouet claque et cingle la Grise qui, nerveuse, entraîne la voiture à toute allure dans le pont étroit. La course est engagée entre la Grise et l'Ashuapmushuan. Derrière, l'ouvrage vaincu se déchire tronçon par tronçon. C'est la panique : les petites Hermine et Reine pleurent et se cachent contre maman qui, recroquevillée, tente de les protéger. Soudainement, la jument affolée s'arrête sèchement devant une bosse dans le plancher. Elle refuse obstinément d'avancer. Le fouet énergique force l'animal à se ressaisir. Enfin, au bout de quelques secondes (qui parurent des minutes), on voit la lumière. En tout cas pour ceux qui ont encore les yeux ouverts! Au moment d'atteindre l'avant-pont, le dernier tronçon se détache et au bout de quelques instants part rejoindre les autres, chacun voguant comme bon lui semble. Miraculeusement, les Lavertu en seront quittes pour une bonne frousse. Immobilisée sur la rive, constatant l'ampleur du drame, madame Lavertu vérifiera l'état de santé de bébé Berthe tellement dans sa nervosité elle l'avait serrée. Cinquante-sept ans plus tard, Mme Julianna Guay (Lavertu) m'a fait part de cette mésaventure avec autant d'émotion qu'à l'époque. Elle a souvent raconté cette histoire aux enfants tant elle en fut bouleversée[94]!

Pendant quelques heures, les citoyens émus furent les témoins impuissants de la destruction de leur joyau broyé par les glaces. Quelques-uns récupérèrent de bonnes pièces rejetées par l'Ashuapmushuan déchaînée. Cette fois, ce sera bel et bien la fin de cette structure qui soulève encore aujourd'hui l'admiration[95].

Le pont Painchaud le dernier des ponts couverts de la Ticouapé

Dernier des trois ponts couverts du rang Nord de Saint-Méthode, ce pont privé construit en 1913 servait à relier les terres agricoles de la famille Painchaud séparées par la rivière Ticouapé. À l'origine, les plans de ce pont de bois de 21,6

mètres ne prévoyaient pas de couverture. Sa toiture improvisée lui confère donc une silhouette unique en Amérique du Nord.

Méconnu dans son milieu et à l'abri des indiscrets, le pont Painchaud est découvert tout à fait par hasard à la suite d'un relevé aérien[96]. Dès lors, les chasseurs de ponts couverts de la Société québécoise des ponts couverts contribuent à sa notoriété en rédigeant régulièrement des articles dans leur bulletin trimestriel Le *Pont 'âge*. Ainsi, les amateurs viendront d'aussi loin que de Milwaukee, du New Hampshire ou de France pour admirer et croquer sur le vif ce pont unique[97].

Gérald Arbour (photo Joseph D. Cornwill)

Le pont Painchaud tel que photographié en 1978.

En 1929, une entente conclue entre Alfred Painchaud et la *Saguenay Power* prévoit la construction d'un nouveau pont couvert pour remplacer l'ancien inondé quelques années plus tôt[98]. Plus de quatre générations de Painchaud se succéderont sur cette terre jusqu'à sa vente à monsieur Alain Boisvert en 1984. Dans ce temps-là, celui-ci tirait sa subsistance d'un troupeau laitier d'une quarantaine de têtes qui traversait quotidiennement sans grande façon le vieux pont pour aboutir à un vaste pâturage de 35 âcres. Aujourd'hui, le bétail a disparu et les terres sont en culture. Une bleuetière commerciale bien entretenue y est en exploitation[99].

Dans les années 1940, la petite structure de bois est soulevée et transportée par les glaces. Sa course se termine contre le pont couvert Doucet. Johnny Boulanger obtient le contrat pour la réparation et ramène les « arches » de la même manière qu'elles étaient parties : par la rivière. Tout rentre dans l'ordre. À un autre moment, le pont couvert de Philippe Boulanger se fracasse contre le Painchaud. Une autre tranche de la petite histoire des ponts couverts de la Ticouapé.

Alcan

Le pont Painchaud termine sa course brutalement contre le pont couvert de la famille Doucet.

En juillet 1955, une tornade inouïe frappe Saint-Thomas-Didyme et détruit des maisons et des bâtiments sur un parcours d'environ 1,3 kilomètres. Monsieur Réal Painchaud, occupé à faire les foins, trouve refuge à l'intérieur du petit pont. Le vent frappe de plein fouet contre le lambris et la toiture et malmène la charpente qui trépigne. La jument est nerveuse et les sœurs Painchaud se cachent sous le tas de foin. Si jamais le vent menace trop le petit pont, Réal se tient prêt à l'abandonner. Après la bourrasque, toutes les récoltes sont abattues, les tôles sont emportées, mais le Painchaud trône tout au milieu de ce désordre[100].

La dernière réparation remonte à 1987. À ce moment, on a réparé sommairement les culées au coût de 27 000 $. Malheureusement, la structure de bois a vieilli et la compagnie Alcan s'en désintéresse. Les glaces frappent le lambris qui accumule les dommages ici et là. La ferme *Town Simple Amont* accuse une déformation latérale inquiétante et l'installation de câbles d'acier tendus retient l'ensemble. Les pièces de bois de 300 mm des culées sont affaiblies par la pourriture.

Des travaux devront être entrepris si l'on désire conserver, autrement qu'en relique, ce dernier des ponts couverts de la Ticouapé.

Le pont couvert de Notre-Dame-de-Lorette chambarde les habitudes

En mai 1965, le ministère des Travaux publics limite la traversée du pont couvert de la Rivière aux Rats aux autobus d'écoliers car dans son état, on craint l'effondrement. Pendant quelques mois, invariablement, le conducteur immobilise son véhicule à l'entrée du pont, fait descendre les enfants, franchit le pont à vide, fait traverser le groupe à pied et repart ensuite avec les écoliers. En juin, le ministère annonce les travaux de réfection du pont couvert[101]. Cet ouvrage avait pris le relais d'un bac en bois rond il y avait 22 ans.[102]

Ce fut une sage décision, car en octobre, la jeune paroisse de Notre-Dame-de-Lorette est aux prises avec un problème : l'effondrement partiel du pont couvert. En effet, une partie du plancher s'échoue dans le fond de la Rivière aux Rats causant heureusement plus de peur que de mal. Cet incident peu banal ne fait pas de victime mais isole quatorze familles du village.

Les poutres Town demeurées en place, on y aménage rapidement un passage piétonnier de service qui permet à une quinzaine d'enfants du canton Parent de retourner en classe alors que les automobilistes empruntent un chemin sablonneux à Saint-Eugène. En moins de deux semaines, les ouvriers du ministère des Travaux publics corrigent les dommages. Curieusement, un incendie ravage la structure de bois vers 23 h dans la soirée du 3 septembre 1968[103]. Il faudra attendre en 1970 avant que la circulation ne soit rétablie sur un solide pont en béton avec poutres d'acier.

Le pont du Bras de la rivière Péribonca menace de s'effondrer

Le 27 février 1966, le ministère de la Voirie ferme le pont du Bras de la rivière Péribonca et la circulation est détournée vers les deux ponts Warren mi-hauteur de l'ancienne route 55 sur l'île du Repos. Pour une raison inconnue, le pilier plonge de 76 mm vers la rive droite et penche de 10 mm vers l'amont. Les deux travées sont coincées en équilibre l'une contre l'autre au-dessus du pilier. Cet enchevêtrement retarde la chute mais l'ouvrage menace de s'effondrer.

Compte tenu de la saison avancée, les risques du dégel et les difficultés anticipées le printemps venu, les ingénieurs du ministère des Travaux publics décident de corriger la situation en deux étapes : une première de consolidation temporaire et une seconde de reconstruction du pilier lorsque la température plus clémente de l'été sera de retour.

J.-Émile Chevalier, ing., directeur des travaux, requiert les services d'Alphée Trottier, Georges-Aimée Bourque et Jean-Thomas Giguère, tous contremaîtres au ministère des Travaux publics. Ils sont qualifiés « d'hommes de confiance qui s'entendent parfaitement sur l'ouvrage et qui sont très expéditifs ».

Le 8 mars, le contremaître J.-Albert Nadeau fait une vilaine chute sur la glace s'infligeant des blessures sérieuses au dos. Après examen à Mistassini, le blessé est transporté à l'Hôtel-Dieu de Québec.

Les travaux de consolidation débutent le mercredi 16 mars à cause des délais de livraison des matériaux nécessaires. Les difficultés commencent! On érige des bancs en acier de part et d'autre du pilier problématique et construit une forme qui liera l'ensemble. 100 mm d'eau recouvrent la semelle du pilier. Huit jours plus tard, on bétonne. Les contremaîtres protègent le béton contre le gel afin de lui permettre d'atteindre une bonne résistance avant la débâcle. L'ouvrage de 70 mètres est sauvé!

Après plusieurs évaluations, l'ingénieur chargé du dossier mentionne dans une lettre adressée au sous-directeur des projets :

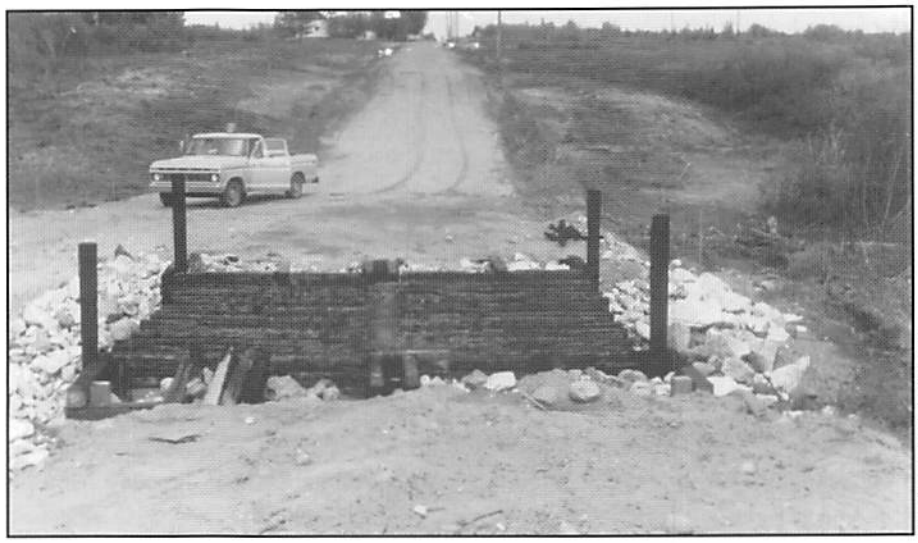
> *Il faudra d'abord construire un chemin d'accès dans la rivière, construire un batardeau double, combler l'affouillement sous la base du pilier avec du béton et forer huit pieux sur lesquels reposera une nouvelle base. Nous enroberons ensuite la base actuelle du pilier et les pieux forés. Des bancs seront érigés pour soulever les travées et les maintenir en place. Le pilier actuel sera alors démoli partiellement, un nouveau pilier sera construit sur la nouvelle base. Suivra la mise en place des travées sur des coussins de néoprène et la réfection du joint de dilatation.*

On autorise ces travaux le 4 octobre. L'équipe des valeureux contremaîtres tente désespérément d'exécuter la commande mais le niveau de l'eau se maintient à une élévation qu'on qualifie « d'extraordinairement haute ». Le 9 novembre, les travaux progressent peu car la température est exécrable. Il pleut sans cesse. La décision est prise de construire un barrage de pierres un peu en amont sur le bras de la rivière. Ce barrage permettra d'effectuer la reconstruction sans recourir aux palplanches métalliques et empêchera les crues imprévisibles de miner le chemin d'accès au pilier. C'est un chantier difficile et tous ces gens compétents font le maximum en dépit du mauvais temps et des caprices de la rivière. C'est un fâcheux concours de circonstances quand on pense à la nature urgente des réparations.

La construction du barrage s'avère nécessaire également en cas de dégel subit, et éliminera le danger que le courant et les glaces emportent les bancs qui supportent les travées du pont. On imagine les conséquences.

Le 9 décembre, l'ingénieur écrit : « Un chemin d'accès au pilier qui servira à assécher le lit de la rivière a été construit, mais l'eau monte à un niveau supérieur au niveau du chemin à chaque fois qu'une pluie ou un dégel provoque l'ouverture des pelles des barrages situés sur la Grande Péribonca ». On arrête les travaux jusqu'à une période de gel prolongée.

Le 25 janvier 1967, la *Franki Canada Limited* de Ville Mont-Royal se voit accorder un contrat au montant de 15 000 $ pour l'enfoncement de huit pieux forés.



Ministère des Transports du Québec

Le pont du rang Dumais à Saint-Thomas-Didyme incendié une première fois.

Le 31 janvier, les travaux reprennent, les eaux s'étant retirées à un niveau acceptable. Mais le chemin construit autour du pilier ne permet pas l'assèchement des excavations. Plus d'un mètre d'eau demeure tout au fond malgré les pompes. Les travailleurs plantent un batardeau double en bois le long du remblai pour parvenir finalement à assécher et nettoyer la base du pilier. On construit un abri chauffé et on fond la glace près de la base avec un jet de vapeur. Le personnel, parmi le plus qualifié de la province, décrit les conditions « d'extrêmement défavorables ». Malgré ces conditions, la compagnie procède au fonçage des pieux.

Le 16 février on réussit à couler le béton nécessaire pour asseoir les bancs de levage des deux travées. Le 15 mars, les bancs d'acier ont été érigés, les travées soulevées, le vieux pilier démoli et le béton de la nouvelle semelle est mis en place. On prévoit le bétonnage du fût dès le 21 mars. Le 3 avril, la circulation est rétablie sur le pont car les travées ont été déposées sur le nouveau pilier. En juillet, on procède au nettoyage de la rivière[104].

Quelle surprise d'apprendre que la période été-automne 1966 a été la plus importante au plan des précipitations. Celles-ci ont amené des apports naturels d'eau au Lac-Saint-Jean de 135% de la moyenne historique (1943-1995). Au cours des 40 dernières années, cette année 1966 marque un record de précipitations annuelles avec 1048 mm[105].

Des catastrophes à Saint-Thomas-Didyme

Nous avons fait sauter notre pont pour manifester notre indignation face à une situation immorale. Nous avons fait sauter notre pont pour proclamer notre farouche volonté de défendre un bien que nous avons acquis à la sueur de notre front et qui est nôtre. [...] Nous avons fait sauter notre pont qui est aussi votre pont pour couper les ponts; c'est-à-dire nous dissocier d'une civilisation dont on ne peut désormais partager et cautionner les valeurs serviles et cupides. »

Tel était le plaidoyer de l'auteur des incendies que l'on pouvait lire dans l'édition du 11 avril 1982 du journal *Progrès-Dimanche*.

Le 7 avril 1982, le pont de bois du rang Dumais dans la municipalité de Saint-Thomas-Didyme est incendié, l'auteur du crime avait pris soin d'alerter la population à l'aide de panneaux sur lesquels était inscrit « DANGER-BOMBE ». Son geste prenait origine d'une querelle à propos de droit de coupe de foin. Quelques semaines après la reconstruction du pont, soit le 31 mai de cette même année, le pont est incendié à nouveau.

Toujours à Saint-Thomas-Didyme, le 3 juin 1987, un lourd fardier emprunte la route Doucet. Il transporte du gravier pour la construction d'un ponceau à quelques kilomètres. Au moment où le camion prend la courbe et roule sur le pont, les poutres du pont déversent entraînant le platelage de bois et le tohu-bohu des poutres. Les photographies nous montrent bien l'état des dommages de l'ossature métallique.

L'anti-émeute à Saint-Félicien : la fermeture illégale du pont Carbonneau

Rarement un pont aura fait couler autant d'encre et mobilisé une population dans la région. Voici les faits. À l'été 1989, se forme à Saint-Félicien un comité de citoyens se donnant comme mission l'élargissement du pont Carbonneau; on l'appelle « Le comité du pont »[106].

Le 8 février 1990, l'entreprise Saint-Romuald Construction entreprend les travaux de réparations prévus au coût de 1 765 000 $. Ces travaux consistent à renforcer l'ossature métallique et à remplacer la dalle de béton selon un concept nouveau, la voie carrossable demeurant à 7,3 mètres de largeur.

C'est le sous-traitant Les Aciers Lévisiens ltée qui procède au renforcement sous le pont. Des tirants à haute résistance de type *Threadbar* de « DYWIDAG » sont installés le long des membrures tendues des poutres triangulées. De plus, quelques membrures supplémentaires sont ajoutées pour éviter le flambage de certaines autres.

Insatisfait des réponses des instances gouvernementales, le comité du pont décide, lors d'une réunion spéciale tenue à l'hôtel du Jardin, de fermer le pont dès le lendemain matin (30 mars), journée prévue par l'entrepreneur pour débuter la démolition de la vieille dalle. Dès 7 h, trente fardiers sont immobilisés sur le tablier. Plus de 300 sympathisants marchent d'un bout à l'autre du Carbonneau[107]. Le pont est occupé pour la seconde fois de son histoire. C'est le blocus de la route 169. La circulation est interrompue à l'exception des véhicules d'urgence. Les ouvriers de l'entrepreneur ont congé mais le comité tolère que le sous-traitant poursuive ses travaux sous le pont.

Les lignes téléphoniques rougissent et les télécopies de mise en demeure s'impriment. Les autorités municipales et gouvernementales négocient. Après 13 h d'occupation, l'escouade anti-émeute de la Sûreté du Québec composée de soixante policiers armés de matraques procède en douceur à la libération du pont sur ordre du ministre des Transports monsieur Sam Elkas. On procédera à l'arrestation de 40 manifestants. Les forces de l'ordre mettront un peu plus de 90 minutes pour disperser la foule. L'histoire tumultueuse du pont Carbonneau se poursuit depuis 1909.

Le 31 mars, les travaux débutent sur le pont. La vieille dalle est découpée à la scie à béton et retirée par levage. La nouvelle dalle fut construite à l'aide de 236 dalles de 6250 kg préfabriquées en usine. La nuit entre 2 h et 4 h, une grue place les dalles. Ce type de reconstruction de dalles était une première au Québec.

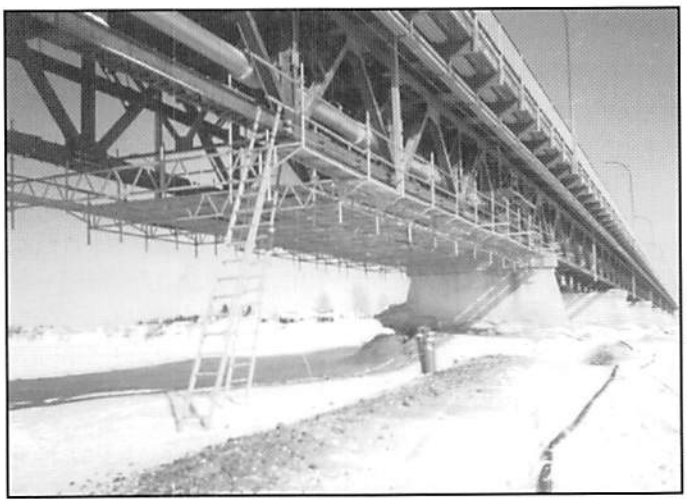
Les travaux prennent fin le 27 juin 1990 et on ne notera aucun problème particulier au niveau du contrôle de la circulation, toutes les mesures étant prises pour éviter le cauchemar vécu par les automobilistes à Dolbeau en 1989[108]. Restauré convenablement, ce pont à deux poutres triangulées de 359 mètres construit en 1945 continue de remplir sa mission jusqu'au prochain tumulte.

La restauration du pont Rouge : dernier des ponts couverts publics du Lac-Saint-Jean

Le pont Rouge de Sainte-Jeanne-d'Arc est le dernier pont couvert public à subsister de la grande époque de ce type de structure qui a fait l'honneur des Jeannois. Cet ouvrage conçu selon le modèle typique Town élaboré a été construit en 1936. Sa travée, d'une longueur totale de 28,3 mètres, franchit la rivière Noire. Isolé depuis que le tracé de la route a été modifié, il est tout de même source d'une grande fierté pour la municipalité. En compagnie du vieux Moulin du village, il apparaît régulièrement dans les publications locales ou régionales.

Menacé de ruine par la pourriture importante des culées de bois et des extrémités des cordes inférieures des fermes, le ministère des Transports consacre 135 000 $ pour la sauvegarde de ce pont patrimonial. C'est la compagnie Yves Germain Construction inc. de Québec qui obtient le contrat. La restauration est entreprise le 1er août 1995. L'ensemble des travaux consiste à reconstruire les culées, réparer les fermes de bois, réparer le plancher, remplacer les lambris. On en profitera pour rehausser d'environ 600 mm la hauteur libre sous le pont [109].

Henri Simard, habile menuisier de Sainte-Élizabeth-de-Proulx y était en compagnie de son fils Martin. Malgré ses soixante ans et une carrure beaucoup plus frêle que celle de son fils, Henri travailla dur à construire de bien belles culées de bois, entraîné qu'il était à la grosse besogne dans les chantiers forestiers dans les années 1950. Une lourde pièce mal



Ministère des Transports du Québec

On procède au renforcement du vieux pont à l'hiver 1990.

Ministère des Transports du Québec

Les véhicules lourds occupent le pont Carbonneau.

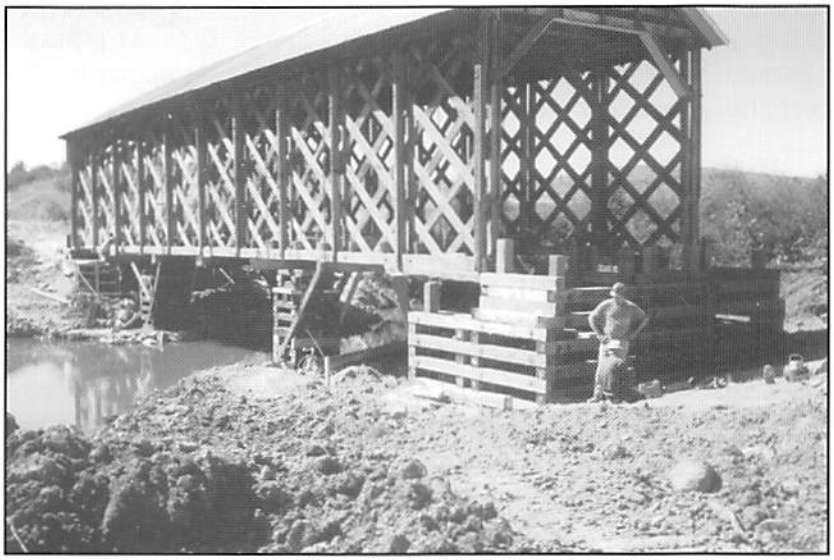
manipulée entraîna le poids plume dans une brutale chute du haut de la culée jusqu'en bas. C'est le silence dans le groupe. Ce brave Henri, la cigarette toujours fumante au bec, remontera calmement sur la culée, à la surprise de tous. Il poursuivra son travail sans se plaindre. Jamais il ne fit allusion à cette chute.

Le revêtement extérieur (lambris) est composé de planches de pin traitées et teintes en usine. Ce revêtement permet de redonner au pont couvert sa couleur typique d'origine. Son aspect après restauration fait un peu revivre l'époque de nos grands-pères et grands-mères alors que tout endimanchés, ces gens de la terre traversaient en carriole le pont rouge qui, avec de joyeux craquements, leur souhaitait bonne route vers l'église la plus proche.

Le pont patrimonial est remis en service dans sa nouvelle livrée le 19 septembre 1995. Il résistera à l'inondation locale du 20 novembre 1996 malgré les assauts de la tranche de 300 mm d'eau qui frappera le bas de son lambris. Dans son état d'hier, il ne fait nul doute que le vieux pont rouge serait parti s'échouer et se briser on ne sait où.

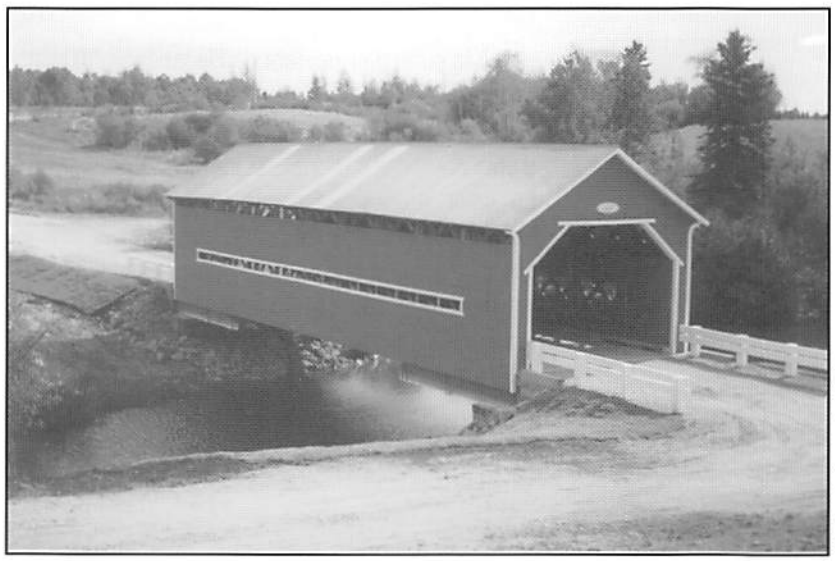
Une pluie torrentielle : des ponts menacés

Trois jours de pluies torrentielles menacent les ponts du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Entre le 19 et le 21 juillet 1996, plus de 200 mm d'eau sont tombés donnant aux rivières une fougue insoupçonnée. Dans leur course effrénée, ces rivières détruisirent des ponts, des routes, des digues ou des habitations en périphérie causant ainsi pour plus d'un milliard de dollars de dégâts et faisant des centaines de gens sans-abri.



Ministère des Transports du Québec

Le pont Rouge entre les mains des menuisiers. La ferme (town élaboré) attend son nouveau lambris.



Ministère des Transports du Québec

Le pont Rouge maintenant restauré est fin prêt à accueillir les touristes.

Mis à part le secteur de Saint-André et Hébertville, le déluge a frappé fort au Saguenay et beaucoup moins au Lac-Saint-Jean. À Saint-André, sur la rivière Prudent, le platelage du pont de bois a vogué quelques centaines de mètres pour s'échouer en morceaux sur les rives[110]. Dans la réserve des Laurentides, les rivières Pika et Upika en folie ont redessiné leurs berges en emportant à la vague les remblais d'approche des culées, occasionnant des opérations de stabilisation des berges du cours d'eau et la reconstruction des remblais d'approches. Le pont au-dessus de la rivière à Désiré à Chambord et le pont au-dessus de la rivière aux Iroquois sur la route 169 à Saint-Prime ont eu à lutter contre l'adversité mais ils ont tenu bon. À Hébertville, la Belle-Rivière s'est moqué de ses méandres en se frayant un nouveau parcours entraînant tout un quartier (12 résidences déclarées pertes totales) et le pont de bois du rang Trois dans sa course[111]. À part ces quelques situations malheureuses, plus de peur que de mal, tout compte fait pour les ponts du Lac-Saint-Jean.

Attention, c'est mal connaître la rivière Métabetchouane! Le 20 janvier 1997, un employé municipal de Saint-André constate une ouverture de 200 mm dans le joint central du pont. La municipalité avise d'urgence les experts du ministère des Transports à Roberval. Après une inspection rapide, ceux-ci constatent que le pilier central s'est affaissé de plus de 200 mm vers l'amont et que le tablier a suivi le mouvement. L'origine du phénomène est pour le moment inconnue mais soupçonnée. Sans perdre une minute, le pont de la rivière Métabetchouane est fermé à toute circulation, scindant le village en deux. On ne passe plus!

Les citoyens habitant la rive gauche sont les victimes de cet isolement forcé. Sécurité oblige car le pont menace de s'écrouler. Les équipes du ministère des Transports prennent les opérations en main. En toute hâte, l'on s'affaire donc à construire un chemin d'accès et une digue pour freiner l'affouillement sous le pilier. La digue construite, un plongeur outillé d'une caméra vidéo submersible inspecte la zone problématique. Du moniteur, on constate l'absence de matériau sous la semelle du massif : un trou béant de 1,5 mètre jusqu'à mi-longueur. C'est inquiétant, car c'est une cause probable d'effondrement. Une pierre coincée sous l'extrémité tient la masse et rappelle Samson appuyé contre les colonnes du temple avant sa destruction.

Il faut faire vite car l'ouvrage de 104 mètres est essentiel pour la municipalité et sa reconstruction avoisine les 4 millions $. Les conditions sont difficiles car il fait froid : -25 °Celsius. La vue du pont au lever du jour est saisissante. Une vapeur se dégage du cours d'eau comme pour souligner la gravité du moment. Chaque jour, les techniciens relèvent l'altitude du tablier : l'affaissement se poursuit au rythme de 3 mm par jour.

Malgré les désagréments, la population de Saint-André est patiente et les services s'organisent. Le circuit des autobus d'écoliers est modifié et une ligne de transport par motoneige déplace les voyageurs d'une rive à l'autre[112].

Des opérations de déglaçage autour du pilier au jet d'eau sous pression et sous la partie affouillée au jet de vapeur sont effectuées. Martial Girard, technicien au ministère des Transports à Roberval, sympathique personnage coloré, supervise le chantier. L'intervention consistera à consolider le pilier en y injectant du béton de ciment sous et tout autour. Un plongeur plaçait le béton sous l'eau à la pompe. Quelques heures de mûrissement et la menace est passée : le pilier étant maintenant solidement appuyé.

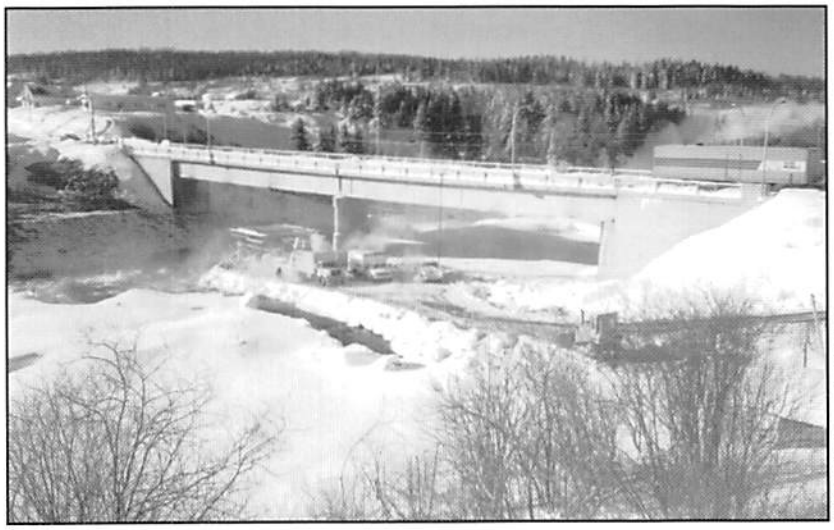
On présume qu'une partie du revêtement de protection en pierres autour du pilier est disparue lors des inondations. Sans cette protection, une partie du sol de fondation a progressivement été emportée créant ce grand trou. Grandmont et Fils ltée procédera aux travaux nécessaires à l'automne 1997 au coût de 146 000 $ pour réparer les dommages occasionnés par l'affaissement du pilier. On s'appliqua donc à remplacer les appareils d'appuis et les joints, et à redresser le tablier.

Du pont de Duplessis à Trois-Rivières au pont de Dolbeau-Mistassini

« Durant les années 1946 et 1947, le ministère de la Voirie reconstruit ou érige 118 ponts à travers la province. Le pont de Trois-Rivières, plus particulièrement le désormais célèbre pont Duplessis, est du nombre. » Cette structure est composée de deux poutres pleines en acier surmontées d'une dalle en béton. Durant le discours d'inauguration du pont, Duplessis prononce la célèbre phrase : « Ce pont est droit, large et solide comme l'Union Nationale.[113] »

Une première fissure est détectée le 27 février 1950 dans le tronçon du côté de Cap-de-la-Madeleine, puis le 3 mars dans l'acier du côté de Trois-Rivières. Le 30 janvier 1951, par un froid de -35 °Celsius, c'est la catastrophe : quatre travées du tronçon ouest plongent dans le Saint-Maurice. L'effondrement de 219 mètres de ce pont entraîne quatre personnes dans la mort. À cette époque, on s'explique mal l'origine du drame. Le ministère de la Voirie reconstruira le pont en entier mais avec quatre poutres au lieu de deux.

Bécancour, juillet 1995. Un pêcheur remarque une fissure importante dans une des poutres du pont au-dessus de la rivière Bécancour. Cette fissure bien franche est telle que l'on peut y passer la main. On le devine, ce pont fait partie des 118 ponts construits en 1946-1947.



Ministère des Transports du Québec

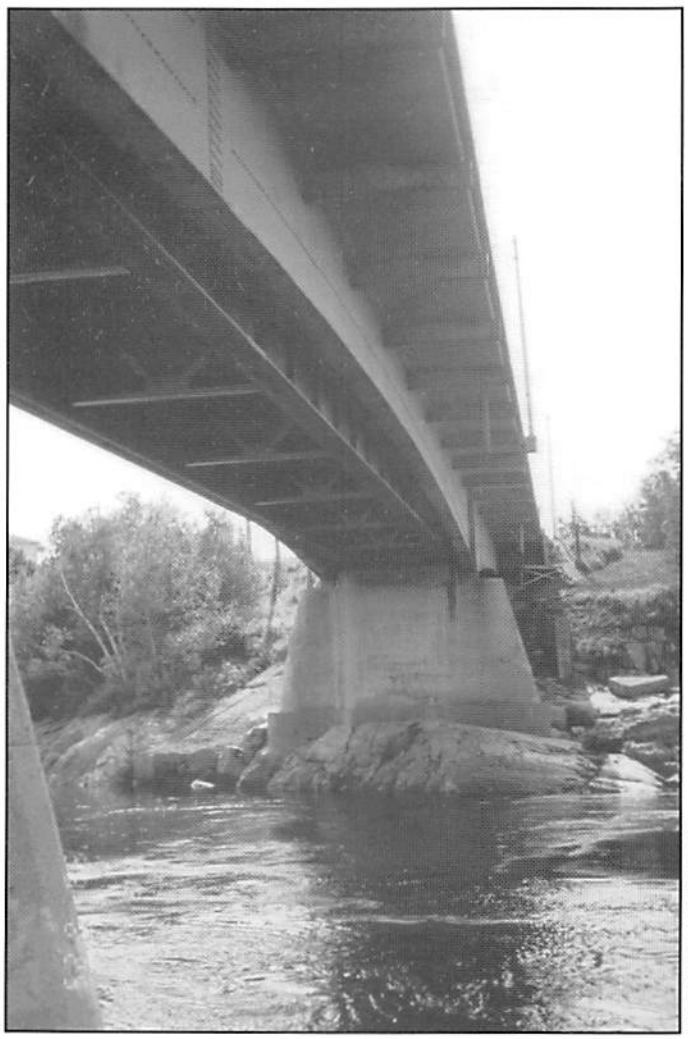
Une vue des travaux de consolidation du pilier.

À la suite de l'incident de Bécancour, 10 ponts en province sont ciblés. Ils ont en commun d'avoir été construits avec de l'acier de faible résilience et d'être composés d'une ossature à deux poutres. Le pont au-dessus de la rivière Mistassini à Dolbeau-Mistassini est un de ceux-là. Les échantillons d'acier prélevés dans une de ces poutres révéleront sa fragilité. Comme caractéristique des aciers de charpente, on recherche la ductilité, propriété qui tend à déformer le matériau avant sa rupture. Alors que la rupture fragile ne donne pas de signe visuel, elle survient de manière subite. On imagine les conséquences.

À partir de ce moment-là, le ministère des Transports met tout en œuvre pour assurer la

Ministère des Transports du Québec

Un tronçon assemblé patiente sur le banc de transfert peu avant d'être glissé sous la travée du pont d'acier.



Ministère des Transports du Québec

Sa travée principale regaillardie, la structure surplombe fièrement l'intrépide Mistassini.

sécurité des usagers du pont : des inspections régulières des soudures par magnétoscopie sont effectuées. Rassurez-vous, on ne détecta jamais une infime fissure dans les soudures de ce pont. Pendant ce temps, un ingénieur spécialisé prépare un projet de renforcement. Jamais auparavant des travaux ne lui avait demandé autant de calculs. Les plans qu'il dessine sont audacieux et consistent à ajouter sous le tablier et entre les poutres existantes une seconde ossature totalement autonome. L'espace compris entre les assises de béton et le dessous des entretoises est limité et les nouvelles poutres doivent s'y frayer un chemin. La tâche est vraiment complexe et calculée près du millimètre. Ce genre de renforcement est une première au Québec. Impossible pour l'entrepreneur de s'inspirer de ce qui s'est fait ailleurs.

En 1997, la compagnie Montacier inc. de Laval obtient le contrat. Daniel Renaud technicien, planifie de main de maître toutes les étapes du projet. Claude Corriveau, un vieil habitué des charpentes d'acier, coordonne rondement les travaux sur place. Le 25 mai 1998, une équipe de douze monteurs d'acier débarque. Dans un premier temps, ils érigeront une plate-forme de travail suspendue sous le pont. Par la suite, les membrures entre les poutres sont déplacées vers l'extérieur. On installe ensuite un pont roulant accroché sous la structure. Sur la berge « est », un banc de transfert en acier est érigé. Celui-ci permettra d'assembler les cinq tronçons un à un et de les glisser sous la travée. Ensuite, tronçon par tronçon, six monteurs d'acier hissent les énormes poutres à l'entrée du pont roulant.

La première levée a lieu le 8 juillet. L'opération longtemps planifiée se déroule lentement. Le 10, le tronçon est tiré sur le pont roulant à l'aide de deux tire-fort jusqu'à sa destination. Il en sera de même pour les quarte autres. Ce chantier des plus complexes prend fin le 5 septembre et est couronné de succès. Coût de l'entreprise : 943 000 $

Dorénavant, la destinée de ce grand pont, successeur du premier ouvrage majeur du Lac-Saint-Jean, peut se poursuivre à l'abri des problèmes de résilience. Monsieur Duplessis peut dormir tranquille. Et nous aussi!

Conclusion : Maintenant... et plus tard!

Aujourd'hui quelques heures suffisent pour parcourir la route ceinturant le lac Saint-Jean alors que nos pionniers y mettaient des jours. Nous leur devons beaucoup. À notre tour de préparer demain. L'avenir des prochains ouvrages d'art est lié au béton haute performance, aux ouvrages préfabriqués, aux ponts intelligents. Cet avenir est à nos portes!

Pour poursuivre dans l'étude des ponts, on peut consulter le site internet « Les Ponts du Lac-Saint-Jean » à l'adresse : www.multimania.com/pontslac/. Vous pouvez rejoindre l'auteur Jean Lefrançois par courriel à *jeanlefrancois@iname.com*. Il est toujours à la recherche de documents sur les ponts pour faire avancer les connaissances sur cette tranche de notre histoire.

NOTES

1 Linteau, Durocher et Robert, *Histoire du Québec contemporain: De la Confédération à la crise (1867-1929)*, p. 138.
2 Fernand Ouellet, « La colonisation du Saguenay-Lac-Saint-Jean en perspective, 1850-1911 », *Saguenayensia*, octobre-décembre 1994, p. 13.
3 Linteau, Durocher et Robert , *Op. cit.*, p. 142.
4 Russel Bouchard, *Le Pays du Lac-Saint-Jean*, p. 201-202.
5 Paul Tremblay, *Les arrivants à Mistook*, 1882, p. 631.
6 *Idem*, p. 619.
7 Victor Tremblay, *La tragédie du lac Saint-Jean*, p. 5.
8 Pierre Maurice Hébert, « J.-Félix Langlais : Le plus habile de son temps 1818-1888 », *Saguenayensia* , janvier-mars 1999, p. 11.
9 Dany Côté, *Hébertville : Pionnière du Lac-Saint-Jean, 1849-1999*, p. 103 et 201.
10 Entretien avec M. Jean-Marie Tremblay, ex-maire d'Hébertville.
11 Linteau, Durocher et Robert, *Op. cit.*, p. 112.
12 Russel Bouchard, *Saint-Félicien, fleuron de l'industrie touristique régionale*, p. 30.
13 Linteau, Durocher et Robert, *Op. cit.*, p. 455
14 Linteau, Durocher et Robert, *Op. cit.*, p. 456.
15 Linteau, Durocher et Robert, *Op. cit.*, p. 503 et 509.
16 Russel Bouchard, *Op. cit.*, p. 27.
17 Nicole Drouin, *Routes et voies publiques, Bilan des interventions*, Synthèse.
18 Linteau, Durocher et Robert, *Op. cit.*, p. 113.
19 Victor Tremblay, *Alma au lac Saint-Jean*, p. 172- 174.
20 Russel Bouchard, *Métabetchouan : du poste de traite à la ville*, p. 29.
21 [s.a.], *Girardville : 75 ans*, 1921-1996, p. 28.
22 Comité du centenaire de Saint-Méthode, *Histoire de Saint-Méthode*, 1863-1980, p. 138.
23 Russel Bouchard, *Le Pays du lac Saint-Jean*, p. 119.
24 *Idem.*
25 *Le Progrès du Saguenay*, 5 octobre 1893.
26 A. Daniel dit Donaldson, *Une merveilleuse odyssée - De Charlevoix à Mistassini, Lac-Saint-Jean*, Tome VI, p. 442.
27 Père Jacques Pineault, *Des jours et des hommes, 1892-1992*, p. 34.
28 *Idem.*
29 *Idem*, p. 444.
30 *Idem*, p. 31.
31 Société d'histoire et de généalogie Maria-Chapdelaine (SHGM), Fonds Laurent Tremblay, P08 5/7 n° 67.
32 A. Daniel dit Donaldson, *Op. cit.*, p. 459.
33 *Idem*, p. 463.
34 *Le Colon*, 27 septembre 1942.
35 *Dolbeau-Journal*, 10 mai 1947.
36 *Idem*, 21 juin 1947.
37 SHGM, Fonds Laurent Tremblay. Le vieux pont de fer s'en va, 8 août 1960.
38 Ville de Mistassini, Fonds de la Ville de Mistassini. Le pont de Mistassini est mis en chantier, 19 août 1958.
39 *Le Progrès du Saguenay*, 13 octobre 1892.
40 Victor Tremblay, *Alma au lac Saint-Jean*, p. 182.
41 Paul Tremblay, *Op. cit.*, p. 634.
42 *Idem*, p. 657.
43 Archives du ministère des Transports - Bureaux de Roberval et de Jonquière. Lettre du sous-ministre des Travaux publics Ivan E. Vallée, 27 avril 1950.
44. « Du côté de Howick », *revue le Pont'âge*, volume XVII, numéro 4, été 99, p.6-7 et entretien avec l'auteur M. Gérard Arbour.
45 Archives du ministère des Transports - Bureaux de Roberval et de Jonquière.Lettre du sous-ministre des Travaux publics Ivan E. Vallée, 27 avril 1950; entretien avec M. Gérald Arbour, président de la SQPC et entretien avec M. Fernand Caron, retraité du ministère des Transports.
46 Le Pont' âge, automne 1996, p. 6-7.
47 Entretien avec M. Fernand Caron, *Op.cit.*
48 La Société historique du Saguenay, « Le pont de Taché » , *Bulletin No 13*, 5 octobre 1950.
49 *Le Progrès du Saguenay*, 22 août 1895.
50 *Idem*, 22 août 1895.
51 *Idem*, 21 décembre 1905.
52 Paul Tremblay, *Op. cit.*, p. 668.
53 Victor Tremblay, *Op. cit.*, p. 359.
54 Jean-Jacques Marier, *Les Ponts d'Alma*, p. 40.
55 Serge Gagnon et Gaston Martel, *Le Pont Jean-F. -Grenon enjambant la Grande Décharge*, p. 11.
56 Russel Bouchard, *Métabetchouan : du poste de traite à la ville*, p. 31.
57 *Idem*, p. 47-49.
58 *Le Colon*, 30 août 1917.
59 *Idem*, 28 juillet 1921.
60 *L'Étoile du lac*, 23 mars 1966.
61 Rapport Général du Commissaire de l'agriculture et des Travaux publics Québec, 1887, p. 38.
62 Entretien avec Mme Julia Chamberland de Saint-André.
63 Russel Bouchard, Saint-Félicien, fleuron de l'industrie touristique régionale, p. 20.
64 « Les Ponts couverts », *Saguenayensia*, Janv.-Mars 1984, p. 4.
65 Centenaire de Saint-Méthode, *Histoire de Saint-Méthode*, 1863-1980, p. 138.
66 *Le Progrès du Saguenay*, 28 octobre 1909.
67 Russel Bouchard, *Saint-Félicien, fleuron de l'industrie touristique régionale*, p. 28.
68 Entretien avec Gérald Arbour, président de la SQPC.
69 ANQC, Collection de la SHS, Série Dossiers, Doss. 1914, P. 3.
70 *Le Colon*, 28 juin 1945.
71 Entretien avec M. Florian Girard, greffier de Ville de Normandin.
72 *Le Colon*, 9 août 1917. Courrier du lecteur.
73 Entretien avec Dany Côté, historien et auteur de la monographie de Sainte-Monique.
74 Dany Côté, *De la terre, du bois, de l'eau et des gens : De Honfleur à Sainte-Monique 1898-1998.*
75 *Le Colon*, 6 octobre 1921.
76 ANQC, Collection de la Société historique du Saguenay, carton #3424.
77 *Saguenayensia*, novembre-décembre 1973, p. 159.
78 Pierre-Maurice Hébert, *Op cit.*, p. 11.
79 Gaston Martel, « Le grand feu de 1870 », 350 ans d'histoire, édition spéciale du journal *Le Lac-Saint-Jean.*
80 Cahier de Saguenayensia, Études et Documents No. 3. Le

Saguenay —Lac-Saint-Jean, un royaume à découvrir, p. 30.

81 Jean-Jacques Marier, *Op. cit.*, p. 41.
82 Paul Tremblay, *Op. cit.*, p. 647.
83 Russel Bouchard, *Le Pays du Lac-Saint-Jean*, p. 119.
84 *Le Progrès du Saguenay*, 28 mai 1928.
85 Victor Tremblay, *Op. cit.*, p. 355.
86 Cahier de Saguenayensia, *Op. cit.*, p. 30.
87 Victor Tremblay, *La tragédie du lac Saint-Jean*, p. 191.
88 Victor Tremblay, *Alma au Lac-Saint-Jean*, p. 356-357.
89 *Le Colon*, 15 novembre 1928.
90 Jean-Jacques Marier, *Op. cit.*, p. 19.
91 Jean-Jacques Marier, *Op. cit.*, p. 15.
92 *Le Colon*, 10 mai 1928.
93 *Idem*, 23 août 1928.
94 Entretien avec Mme Julianna Guay, Mme Berthe Lavertu et M. Raymond Lavertu.
95 *Le Progrès du Saguenay*, 30 avril 1942.
96 Entretien avec M. Gérald Arbour, président de la SQPC.
97 *Le Progrès-Dimanche*, le 16 mai 1993.
98 Entretien avec M. Réal Painchaud de Saint-Félicien.
99 Entretien avec M. Alain Boisvert de Saint-Félicien.
100 Entretien avec M. Réal Painchaud de Saint-Félicien.
101 SHGM, Fonds Laurent Tremblay, P08.
102 Jean Martin, *Saint-Eugène, le retour à la terre et l'appel de la forêt*, p. 21.
103 [s.a.], Notre-Dame-de-Lorette, 50 - 1931 à 1981, p. 67.
104 Entretien avec M. Raymond Lavallée, retraité du ministère des Transports.
105 Alcan, L'eau, l'énergie, la gestion du lac Saint-Jean, site internet : www.energie.alcan.com/eeq/eeq_gestion9.html.
106 *L'Étoile du lac*, 9 janvier 1990.
107 *Le Quotidien*, 31 mars 1990.
108 *Le Point*, 6 juin 1989.
109 *Le Progrès-Dimanche*, 24 septembre 1995.
110 *L'Étoile du lac*, 28 juillet 1996.
111 *Le Progrès-Dimanche*, édition spéciale du 4 août 1996, p. 11., *Le Quotidien*, 22 août.
112 *L'Étoile du lac*, 26 janvier 1997.
113 Thérèse Dallaire et Rosaire Tremblay , Ponts du Québec, ministère des Transports, p. 113-115.

Reliure et restauration
Chrystian-Terry Roy

3112, Chemin du Plateau
La Baie, G7B 3N8
(418) 543-2424

POUR NOËL, POURQUOI NE PAS ABONNER UN AMI À LA REVUE SAGUENAYENSIA?

Nom : _____

Adresse : _____

_____

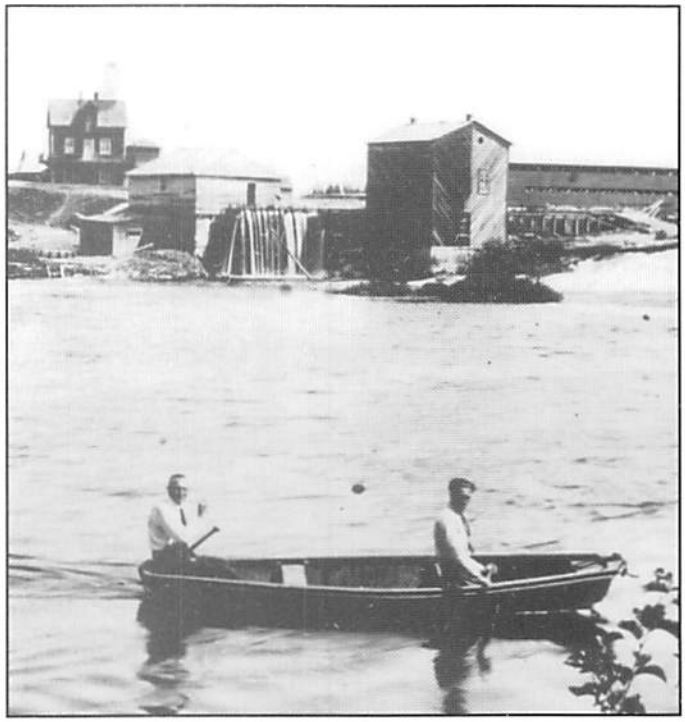
Code postal : _____

Téléphone : _____

☐ J'abonne un ami, 25 $
☐ Individuel, 25 $
☐ Maison d'affaires, 35 $
☐ Je désire faire un don _____ $

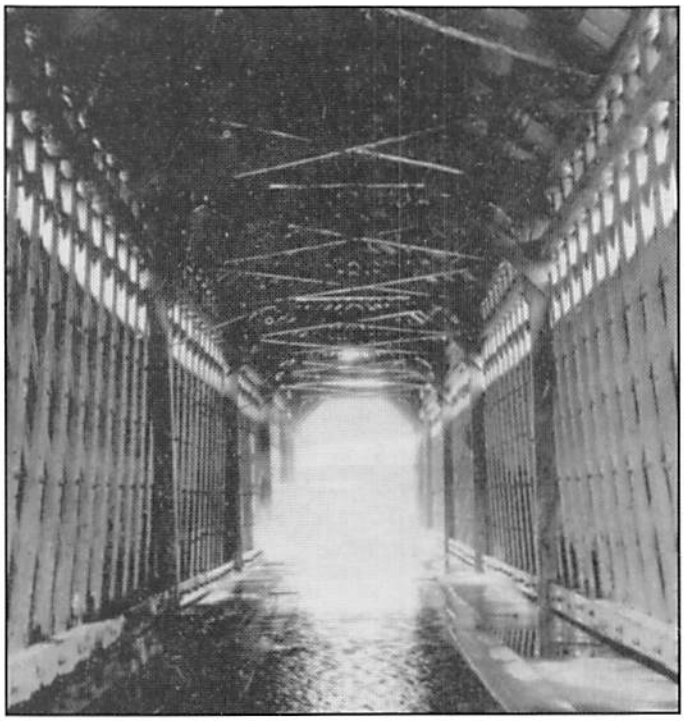
Société historique du Saguenay
930, Jacques-Cartier Est
Chicoutimi, Qc
G7H 7K9

Quelques ponts d'autrefois...



SHS, Fonds Léonidas Bélanger, F.Ph. 5.14. (photo Municipalité Sainte-Jeanne-D'arc)

Le pont petite Péribonca à Sainte-Jeanne D'arc.

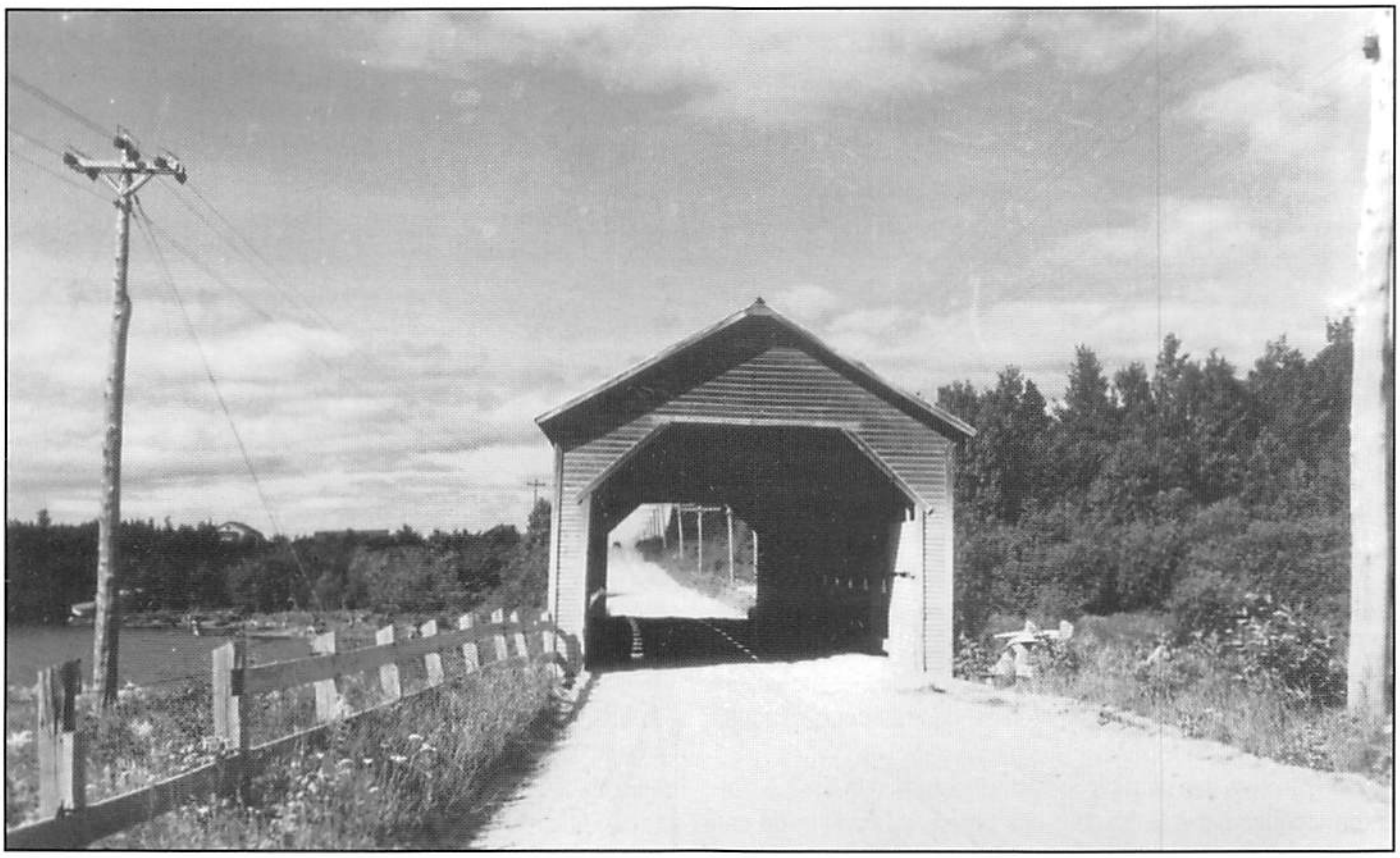


Victor Trembaly, *Alma au lac Saint-Jean*, 1967, p. 188.

Le pont de Taché : intérieur de la grande arche.

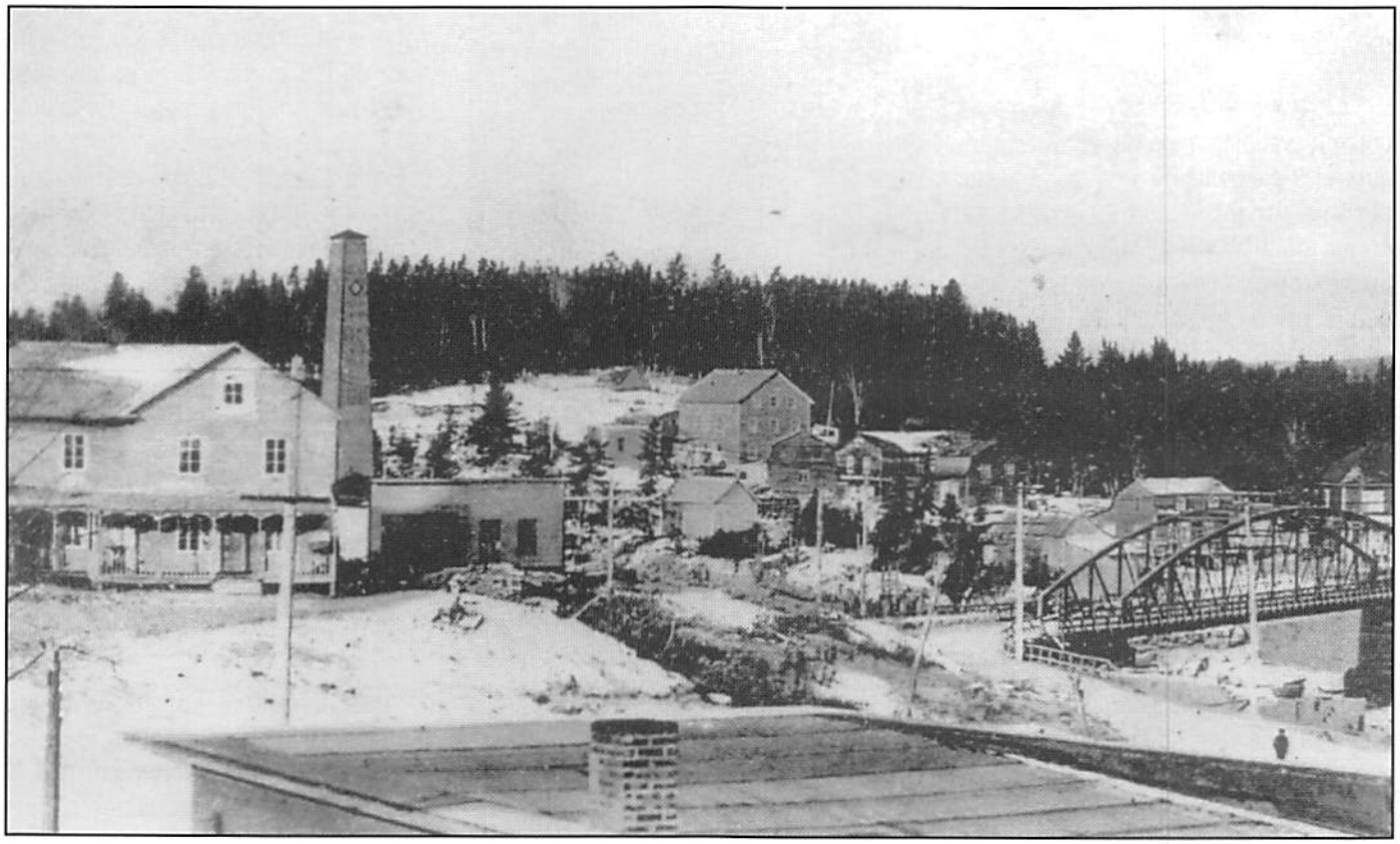
SHS, Fonds Léonidas Bélanger, F.Ph. 5.21. (photo Léo Litwin)

Le pont à la petite Martine sur la rivière à Désiré.



SHS, Fonds Léonidas Bélanger, F.Ph. 5.31. (photo Léo Litwin)

Pont sur la rivière Moreau.



SHS, Ccarton # 2548

Le pont de fer sur la Petite Décharge.

Joseph Dallaire (1923-1992)
Un bâtisseur de ponts bien de chez-nous

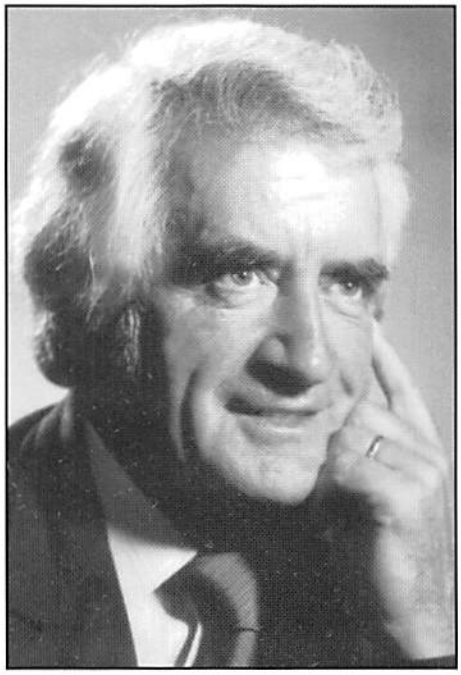
par Jean Lefrançois

Juillet 1964, la compagnie *H. J. O'Connell Ltd* de Montréal entreprend la construction d'un gigantesque pont au-dessus de la Rivière aux Sables à la limite des municipalités de Kénogami et de Jonquière. C'est à Joseph Dallaire (Jos) que les ingénieurs confient cette délicate tâche. Le défi est de taille pour l'époque.

À la lecture des dessins de la charpente, son oeil avisé s'attarde longuement à la hauteur des piliers. « Chacune de ces poutres doit être mise en place, les piliers sont hauts et les lieux sont assez escarpés. Quelle méthode utiliser? » Jos devient nerveux : la nervosité d'un homme responsable et conscient des risques techniques et financiers.

On le serait à moins ! Imaginez: 64 poutres précontraintes de 40 m à fabriquer et 9 éléments de fondation (culées et piliers) variant de 5,5 à 20 m de haut à ériger dont 4 situés en rivière. Un mécano de plus de 8 400 mètres-cube de béton armé à assembler, un pont superbe de 317 m. Coût de la soumission pour ce contrat: 1 298 492 $.[1] Il faut donc faire preuve d'ingéniosité, innover et travailler vite!

Soutenu par 35 hommes qui lui voueront une admiration et un respect sans borne, Joseph entreprend le chantier de sa vie: un chantier qui marque. Ce projet sera l'occasion de développer et de mettre à l'épreuve de toutes récentes techniques de construction.



Marcelle Dufour

Monsieur Joseph Dallaire en 1985

Les fondations des culées et des piliers sont construites au cours de l'hiver 1964-1965. Ensuite, Jos planifie le chantier de façon à ce que les tâches se chevauchent: les fûts des premiers piliers, les chevêtres des premiers piliers, la fabrication de poutres, la mise en place des poutres d'une travée et ainsi de suite.[2]

Pour gagner du temps, et sur un chantier le temps c'est de l'argent, Jos utilise des coffrages glissants. La méthode traditionnelle consiste à construire de solides formes en bois avec d'habiles menuisiers, de s'échafauder tout autour, construire encore du coffrage et bien étayer l'ensemble. Pas ici. On utilisera plutôt le nouveau système de coffrages *Efco Forms* de *Economy Forms Corporation.* Ces formes préassemblées de 6,7 m par 7,3 m sont constituées de panneaux en acier de 0,6 m par 0,6 m et mises en place avec une grue mobile. On ajoute les armatures, les tiges de liaison et on bétonne. Lorsque le béton est mûri suffisamment, la grue remonte le coffrage et on recommence les opérations. Chacune des coulées donnera 122 mètres-cube et une hauteur de 7,3 m de fût.

Pour les chevêtres, on utilisera un coffrage d'acier épousant leur forme qui permettra de bétonner ces éléments d'une seule pièce. Une fois le béton mûri selon les besoins, ce coffrage unique est démonté du pilier et installé directement sur un autre toujours à l'aide de la grue.

Ce chantier se poursuit à bonne cadence. L'équipe des poutres, installée sur la rive ouest, arrive même à fabriquer trois poutres à la semaine. Ces poutres mesurent 2,29 m de haut et pèsent plus de 69 000 kg. De nos jours, la plupart du temps, les poutres précontraintes sont fabriquées en usine et livrées au chantier.

Pendant des mois, les badauds des alentours assisteront émerveillés et surpris à la levée de l'ouvrage et les journalistes des quotidiens et des revues spécialisées y puiseront des sujets d'articles.

Non, tout ne s'est pas fait sans heurts car chaque chantier a son lot d'incidents! Un groupe de sept poutres placées côte à côte s'abattront l'une contre l'autre tel un jeu de dominos. Occupé à corriger les surfaces moins réussies des poutres, Adrien Dallaire (frère de Jos) n'aura que le temps d'un réflexe pour se jeter dans une dépression du sol entre deux poutres évitant une mort affreuse. Bienheureux, il s'en tirera sans égratignure mais il n'en sera pas de même pour les poutres.

Le moment magique du chantier sera la mise en place des poutres. C'est une autre première pour la région: un pont de lancement mobile de 113 m de longueur effectuera l'opération. Cette structure métallique avait été conçue par l'entreprise McNamara pour une opération similaire au pont Champlain en 1959-1960. Elle fut rachetée par *Beaumont Equipment Ltd* de Montréal qui l'avait modifiée pour lui faire transporter des poutres de 41 m avant de la céder à H. J. O'Connell.[3]

Pendant des jours, Jos répétera le scénario avec les ingénieurs de la compagnie. Telle une pièce de théâtre, tout est en place : l'équipement spécialisé est installé, quelques-uns des piliers pointent fièrement vers le ciel, les poutres nécessaires sont disposées à proximité, les ouvriers sont sur leur garde, [...] et les curieux massés sur les rives attendent d'un oeil critique les résultats.

Jos a le trac. C'est parti !

De la rive ouest, l'énorme structure métallique de 109 000 kg agrippe une première poutre, glisse sur le rail, s'étire dans le vide jusqu'à atteindre le premier pilier, son contrepoids de 90 800 kg derrière la culée, et... dépose délicatement la poutre sur son socle. Soupir de soulagement, on avale et la respiration revient. Le public est conquis. Joseph se calme. Pour le reste de l'opération, c'est-à-dire lorsque le monstre avancera sur la structure, les unités de fondation devront supporter un poids total de 268 000 kg, beaucoup moins que les 399 000 kg des coffrages des chevêtres.

C'est l'automne, les ferrailleurs terminent la pose de l'armature d'une autre travée de la dalle. Tout le monde rentre dormir pour être bien reposé le lendemain car on bétonne. Le bétonnage sur un chantier est une étape importante et plutôt éreintante. Tout est organisé. Au petit jour, à l'arrivée au chantier, on n'aperçoit plus l'armature : tout est recouvert par plus de 30 cm de neige.

C'est le désarroi chez les ingénieurs de la compagnie qui se grattent la tête : « Oh misère! Les bétonnières sont en route. » La neige est prisonnière des aciers tressés serrés et la « coulée » doit avoir lieu. Un vieil ouvrier s'écrie : « Si la chaleur veut pas descendre, elle va monter! » Sur ce, on installe des toiles de chaque côté de la travée et place d'énormes « cochons » (brûleurs au propane) sous la travée. Jamais neige ne fondit si vite. À l'étonnement général, le bétonnage put débuter en moins d'une heure. Jos aimait bien raconter cette anecdote.

Autre accident : la perte des doigts d'un mécanicien, émiettés sous un des énormes joints de dilatation que l'on s'affairait à mettre en place. On transporta le blessé à l'hôpital et les doigts ensanglantés jugés irrécupérables restèrent coincés sous la masse d'acier.

Le pont tout neuf est livré en novembre 1965.

On raconte que certains ouvriers étaient déçus de ce que la mécanisation des opérations (notamment les coffrages glissants) et la bonne organisation du chantier aient réduit l'échéancier du chantier et... la durée de leur « job ».

Vous comprendrez que j'ai donné volontairement une saveur particulière à ce texte pour bien insister sur la grande difficulté de ce chantier et les prouesses techniques qu'on y vit. Revenons en arrière.

Fort de ses 21 ans, Jos unit sa destinée à celle de Marcelle Dufour. Paul Dufour (sans lien de parenté) engage Jos comme ouvrier pour aider à la construction d'un pont à Saint-Coeur-de-

Ministère des Transports du Québec

Le pont Nelson enjambant la Rivière aux Sables à Jonquière dans toute sa splendeur en 1978.

Marie. Ensemble, ils construisent également le pont au-dessus de la Belle-Rivière à Hébertville (ce pont fut restauré en 1993).[4]

En 1946, il travaille à la « slash » sur la route de Chibougamau. Les années passent. Jos besogne ici et là, d'une route à l'autre, d'un pont à l'autre et d'un bâtiment à l'autre... tout en faisant ses classes.

C'est à 31 ans qu'il remplace à pied levé Léo Saint-Gelais emporté dans la mort par la rivière sur un chantier à Chibougamau. La compagnie *H. J. O'Connell*, importante compagnie de travaux publics réputée à l'époque, le remarque et lui offre 90 $ par semaine pour coiffer le chapeau blanc. Beaucoup mieux que les 30 $ de ses débuts. Nous sommes en 1954. Un mois plus tard, la période d'essai terminée, on lui en donnera 10 $ de plus.

La compagnie sera fidèle à Jos et Jos à la compagnie. Pour s'assurer de ses services, elle lui versera sa paie même pendant les mois chômés: en général moins de trois mois par an car un chantier en chasse un autre. On vit bien.

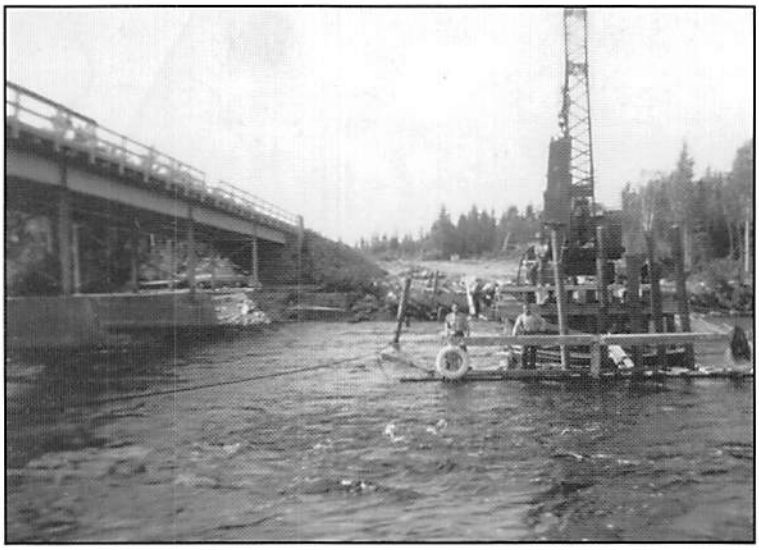
Sa femme prend soin seule des sept enfants et apprivoise l'ennui. Jos est souvent au loin. Quand il revient après des semaines d'exil, sa fille Lilianne retourne dormir dans son lit et boude ce père qui dort près de sa mère.

Aux vacances scolaires, c'est différent. La famille n'hésite pas à quitter le confort pour être près du père. Même les endroits les plus isolés (Réserve de Chibougamau, parc de la Vérendrye, ...) ne mettront pas un frein à ces importants rassemblements. Dans les premières années, les Dallaire aménagent dans des chalets sans eau courante, éclairés au propane,... mais la famille y vit heureuse.

Enfants, les « p'tits » gars Louis-Marie et Claude joueront au chantier, nuisant plus qu'aidant. Adolescents, les « p'tits » gars apprendront graduellement les ficelles du métier : en commençant par ramasser les clous qui traînent. Rapidement, ils seront perçus comme « les fils à papa » ... Eux percevront leur père comme un héros, ... encore aujourd'hui.

La feuille de route de ce pionnier des temps modernes est plus qu'impressionnante. Jugez-en : il construit la majorité des ponts sur la route 167 dans la réserve de Chibougamau dont le pont de la rivière Chamouchouane en 1955. En 1957, c'est le pont de la rivière Péribonca à Péribonka et la rivière Belley à Saint-Augustin. S'ensuit le pont au-dessus de la rivière Chibougamau sur la route 113 en 1963, le pont de la rivière Renaud sur cette même route en 1966. En 1967, il construit un nouveau pont à Desbiens. En 1970, le pont de la Rivière-aux-Iroquois dans le rang 3 de Saint-Prime. Jos bâtit un immense et magnifique pont de 366 m à Rivière Saint-Jean sur la Côte-Nord. Il réalisera également des travaux dans le parc de la Vérendrye et dans le secteur de Sainte-Catherines en Ontario. Il répare le pont Carcajou à Alma et exécute le premier renforcement du pont de Dolbeau. Grand-Remous, Lennoxville, Sept-Îles, Port-Cartier, Churchils Falls... et ainsi plus de 75 ouvrages d'art sont témoins du labeur de ce grand constructeur de ponts. Et comme pour marquer que son Jos a roulé sa bosse, Marcelle ajoutera que « Toutes les serveuses des restos le connaissaient ! »

Petite anecdote de chantier amusante sur le pont de la rivière Chibougamau : Adrien (oui, encore lui) était occupé à scier un madrier 2 pieds par 10 pieds sur lequel il était juché. Jos le regardait d'un air amusé et surpris. Adrien sciait et ... sciait encore le madrier jusqu'à ... plonger dans le cours d'eau avec le bout du madrier et à en perdre son dentier. On en rit encore chez les Dallaire.



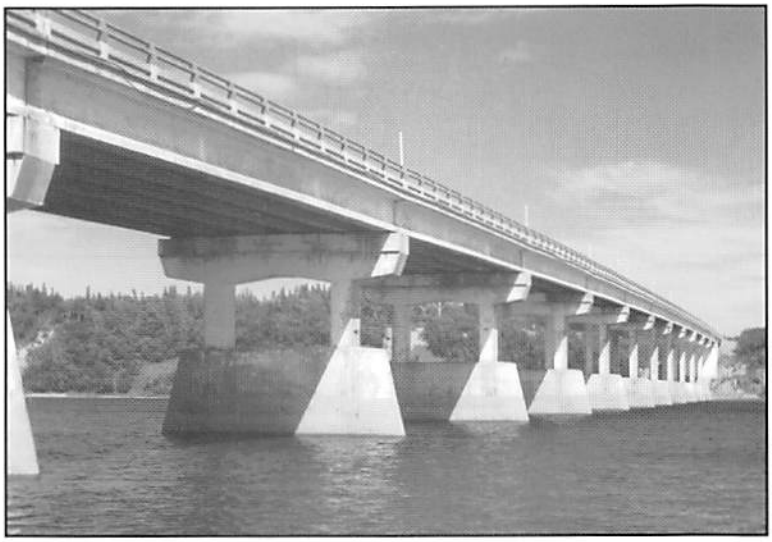
Marcelle Dufour

Organisation de plantage des pieux pour un pont dans la réserve de Chibougamau en 1955.

Las des voyages et de l'éloignement, Joseph revient travailler avec son beau-frère Alphonse. Ils construisent ensemble l'école secondaire Pavillon Wilbrod-Dufour à Alma et le boulevard Hamel à Saint-Félicien, entre autres.

Louis-Marie se souvient d'un événement, cocasse aujourd'hui, mais qui aurait pu coûter la vie à son père à l'époque. Il raconte:

> *Nous étions à Rivière-Saint-Jean, près d'Havre-Saint-Pierre, à construire un pont qui remplacerait le traversier. La machinerie et nos autos étaient livrées par bateau, tandis que la grue faisait " route " péniblement sur un petit navire, si petit, qu'il est venu près de sombrer au moment du débarquement; le capitaine en avait eu la frousse.*

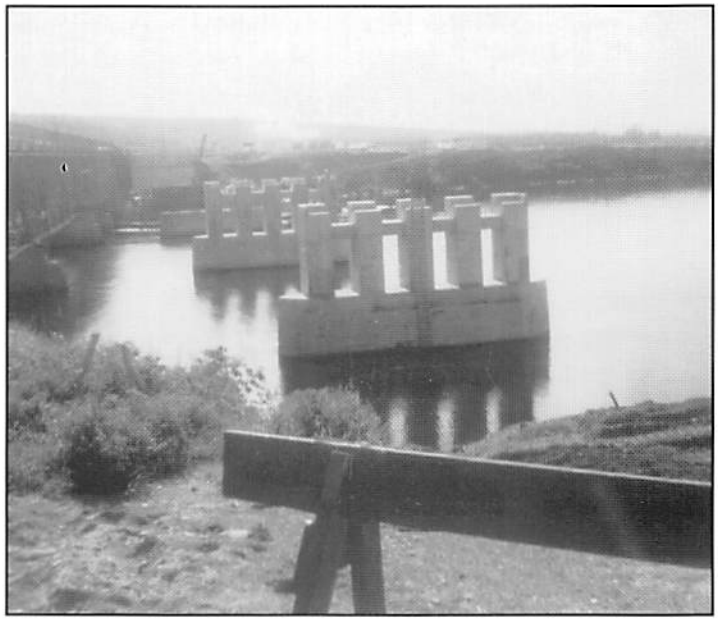


Ministère des Transports du Québec

L'imposant pont de Rivière-Saint-Jean construit en 1966.

Nous fabriquions les poutres précontraintes sur la butte: de belles poutres de 30,5 m. Celles-ci étaient montées sur roues et rapprochées du pont à l'aide d'un camion dix roues installé derrière. Une fourgonnette (Dodge Power Wagon) située devant, conduite par mon père, freinait la descente. Tout s'opérait comme à l'habitude, jusqu'à ce qu'on perde la maîtrise du camion. Ça descendait ! Figé par l'énervement, personne ne savait quoi faire! Le véhicule de tête était ballotté comme un fétu de paille au vent.

Avec l'énergie du désespoir, mon père cria :" Lancez des blocs sous les roues!" Revenus de notre stupeur, nous lançâmes un premier bloc mais la poutre passa par-dessus. Mon père était toujours au volant, voulant sans doute sauver la poutre,.. On en lança un deuxième qui freina le convoi emballé... La peur nous ayant enseigné, nous les descendions par la suite avec un D8 [bouteur].



Marcelle Dufour

En 1967, Jos construit le deuxième pont sur la rivière Métabetchouane à Desbiens.

Les hommes qui l'ont côtoyé en parlent avec affection. On le respectait. Souvent, Jos aidait un de ses hommes en difficulté agissant avec lui en bon père de famille: allant jusqu'à mettre au lit un gars qui avait trop bu (peut-être à cause de l'ennui) ou donnant congé à l'autre qui avait fait une bêtise. Malgré son tempérament doux, Jos pouvait sortir un trouble-fête du chantier. On dit de lui qu'il était un homme droit, travailleur acharné, ... mais têtu. Sûr de son expérience, il tenait tête aux jeunes ingénieurs frais émoulus de l'université. Jos disait : « Mon p'tit homme, c'est comme ça qu'on va faire ça! » Faisant demi-tour, « Et puis, fais donc à ta tête! » lançaient les diplômés pour faire bonne figure, sachant bien que si Jos tenait à son idée c'est que ça devait être la bonne.

En 1987, Jos a 64 ans. Il construit sur la rivière Loup-Cervier à Notre-Dame-de-Lorette un pont à poutres pleines en béton qui mettra un terme à 43 ans d'héritage bâti. C'est là que j'ai côtoyé ce géant du milieu, moi, petit technicien de 25 ans sans expérience dans le domaine à ce moment-là. En livrant ce pont en juillet, Jos signe sa feuille de route et prend une retraite bien méritée.

Coulant des jours heureux avec Marcelle, cet homme de projets continue d'en faire pour son chalet à la pointe de Saint-Méthode. Je l'apercevrai une dernière fois en visite sur le chantier du pont Carbonneau à Saint-Félicien en 1990. Deux ans plus tard, cet habile meneur d'hommes, petit gars du rang Double à Saint-Félicien, est terrassé par un cancer du cerveau.

En conclusion, pourquoi ne pas honorer le travail de ce bâtisseur de ponts bien de chez-nous en demandant à la Commission de toponymie du Québec de nommer un pont Joseph-Dallaire à Saint-Félicien ? Un autre projet pour Jos est lancé !

NOTES

1. *Le Progrès-Dimanche*, 26 septembre 1965.
2. Génie-Construction, juin 1965.
3. Thérèse Dallaire et Rosaire Tremblay, *Ponts du Québec*, ministère des Transports, p. 71.
4. Entrevue avec madame Joseph Dallaire, messieurs Louis-Marie et Claude Dallaire.

« The National Geographic Magazine »

A l'occasion du centenaire du Saguenay en 1938, le déjà célèbre magazine *National Geographic* envoie dans notre région un reporter. Celui-ci a pour mandat de rédiger pour cette occasion, un article décrivant les festivités et le mode de vie des Saguenéens. Ce journaliste, du nom de Harrison Howell Walker vient nous visiter, se renseigner et prendre des photographies de notre population au cours de l'été 1938. Parcourant le royaume du Saguenay (terme populaire à l'époque) de son embouchure jusqu'à son affluent, l'intrépide correspondant apprend à connaître (et peut-être à aimer!) ce coin de l'arrière pays du Québec.

C'est en mai 1939 que paraît à l'intérieur de ce magazine de Washington, D.C. (des pages 595 à 632) l'article tant attendu de la prestigieuse publication américaine. Avec de superbes photographies, M. Walker dans son article *Gentle folk settle stern Saguenay. On French Canada's Frontier Homespun Colonists Keep the Customs of Old Norman Settlers*, fait partager au reste du monde, une vision rurale de cette Amérique d'avant-guerre.

Parmi ces splendides illustrations de notre région, nous avons choisi de vous présenter une page complète de ce numéro. Nous voudrions insister plus particulièrement sur la photographie du pont couvert de Saint-Félicien surplombant la rivière Ashuapmushuan.

Notre revue étant imprimée en noir et blanc, nous invitons le lecteur à venir contempler cette photographie et les autres complétant ce reportage à la Société historique du Saguenay.

CAMERA PASTELS IN FRENCH CANADA

COVERED BRIDGES WHICH SAVE SNOW SHOVELING ARE LONG LIVED

Even kitchen chores are made pleasant when taken out in the summer sun. The housewives, heating water and "peelin' spuds," are proud of their view of St. Félicien, across the Ashuapmuchuan.

© National Geographic Society — Dufaycolors by Harrison Howell Walker

DOG POWER MEANS MORE THAN HORSEPOWER IN THE SAGUENAY

In carts or sleds, big, sturdy dogs haul anything from firewood to bread. The youngsters are stealing a ride on the dairyman's milk wagon.

XIII

National Geographic Magazine, May 1939, [p. 625].

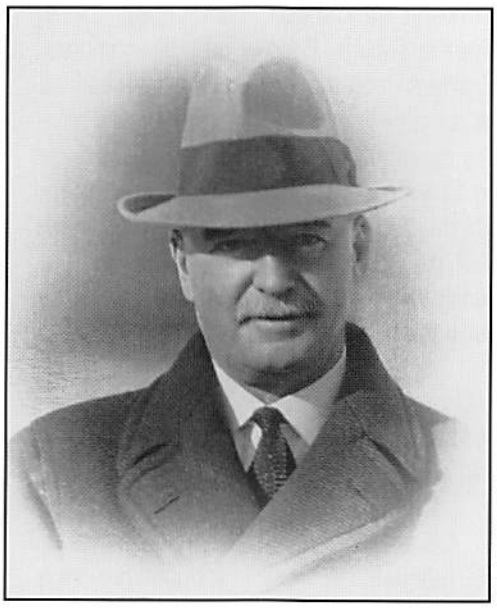
Sir William Price
Visionnaire, bâtisseur et patriote
1867-1924

par Anthony Price
Traduction par Madeleine Gobeil, historienne

Anthony Price est le deuxième fils de Arthur Clifford « Coosie » Price, lui-même le second fils de Sir William. Après avoir enseigné l'histoire pendant quelques années, il pratiqua le droit à Québec. Puis, il travailla 12 ans en Afrique dans le développement international et 12 autres années au Canada agissant à titre de négociateur et médiateur dans le domaine des revendications des autochtones. Pendant huit ans, monsieur Price fut président du Comité permanent canadien des noms géographiques. Actuellement, il travaille à l'histoire de la famille de William Price. En février 1999, Anthony Price devint membre de l'Ordre du Canada.

****

Au cours de l'été de 1924, et surtout durant le mois de septembre, des pluies abondantes inondent le sud du Québec. À la fin du mois, les sols argileux qui bordent la rivière Saguenay sont saturés d'eau et instables.Leterritoire situé au nord-est du moulin à papier de Kénogami, propriété de *Price Brothers & Company, Limited*, est d'autant plus menacé qu'un tuyau d'égouts peu étanche laisse s'écouler des eaux sur son parcours, depuis le moulin jusqu'à la Rivière aux Sables en contrebas. Pendant la nuit du 1er au 2 octobre, un important glissement de terrain se produit près des tas de bois.



Collection Anthony Price

Sir William Price vers 1920.

Le lendemain, au matin, Sir William Price, soucieux de la sécurité de ses hommes, inspecte le site. Vers neuf heures, un autre glissement de terrain se produit et emporte avec lui dans la Rivière aux Sables Sir William et quelques ingénieurs du moulin. Ces derniers sont sauvés; quant à Sir William, il glisse sur cent mètres de long vers la Rivière aux Sables qui le transporte jusqu'au Saguenay. Son corps est retrouvé dix jours plus tard à huit kilomètres en aval de Chicoutimi, face à Saint-Fulgence.

La mort d'un homme décrit dans la *Gazette* de Montréal comme « l'un des plus éminents industriels et financiers au Canada » fait l'objet des manchettes dans les journaux à travers le Canada et retient l'attention des grands journaux américains et anglais[1]. Dans la région du Saguenay, la mort de Sir William Price produit l'effet d'une catastrophe.

William Price naît à Talca au Chili, le 30 août 1867, quelques mois après le décès de son grand-père William, fondateur, en 1817, de la compagnie de bois appartenant à la famille. Son père, Henry Ferrier, est le sixième enfant et le quatrième fils de William et Jane Stewart. Pour des raisons de santé, Henry Ferrier émigre au Chili en 1857 où il se joint à son oncle Richard. Il y achète un ranch, épouse Florence Stoker Rogerson, au regard sévère, gouvernante d'origine irlandaise auprès des enfants d'un capitaine de bateau anglais.

Collection Anthony Price

Cortège funèbre de Sir William Price à Kénogami, octobre 1924.

William est le fils aîné d'une famille de sept enfants et le premier petit-fils du grand-père William. En 1879, sa famille l'envoie étudier au Canada et à Pâques, il est admis au *Bishop's College School* de Lennoxville. Dans une lettre adressée à ses parents au Chili durant l'été de 1880, il raconte ses jours heureux de pêche aux poissons des chenaux en canot dans la baie de Tadoussac[2]. Sans doute, est-ce un signe annonciateur de sa réputation d'ardent pêcheur au saumon qu'il aura au cours de sa vie.

En 1880, à Noël, William quitte *Bishop's College* et se rend en Angleterre où il fait son entrée dans une école privée, l'école *St Mark d'Ascot*. Ses études se terminent en 1886. Entre-temps, l'importante compagnie de bois est gérée par les trois frères célibataires de Henry Ferrier, qui soucieux de la succession de leur entreprise, persuadent ce dernier de revenir au Canada avec sa famille. En 1886, William, engagé par la société *Price Brothers*, commence sa carrière de commis au moulin à scie de Baie Saint-Étienne sur le Saguenay. Il était d'usage dans la famille Price d'occuper des postes à tous les échelons, en débutant par le plus bas, afin de bien connaître l'entreprise.

Collection Anthony Price

La famille de Henry Ferrier Price. circa 1880. William Price est au centre.

Durant l'hiver de 1891, le jeune William âgé de 23 ans est mandaté par son oncle le sénateur Evan John (ses frères aînés David Edward et William Evan sont décédés, respectivement en 1883 et 1880) de faire la tournée d'inspection de tous les chantiers de la région du Saguenay. Il commence son voyage à la tête du Chemin de Fer Québec et Lac-Saint-Jean à Chambord, il se déplace à cheval et en raquettes. Dans le compte rendu de sa tournée d'inspection, écrit avec clarté et précision, il décrit avec maints détails tous les aspects de la vie des chantiers, depuis les conditions physiques et morales des travailleurs ainsi que leurs opinions politiques, l'état des camps, la nourriture qui y est servie et la santé des chevaux[3]. Déjà ces écrits laissent entrevoir la personnalité d'un jeune homme instruit, observateur, mature et sérieux.

Au mois de décembre 1894, William Price épouse à Québec, dans la cathédrale *Holy Trinity*, Amelia Blanche Smith, fille de Robert Herbert Smith commerçant prospère et banquier de Québec. De trois ans son aînée et d'une grande beauté, Amelia donne naissance à huit enfants dont les deux premiers meurent en bas âge. Au tournant du siècle, ils construisent une imposante résidence située au 145, Grande Allée à Québec; bien que modifiée à quelques reprises, cette maison existe toujours.

À la mort de son oncle en 1899, William devient l'unique propriétaire, président et directeur général de la société familiale comprenant une quinzaine de moulins à scie, localisés sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, d'Etchemin à Matane, et sur la rive nord, de Batiscan à Sault-au-Cochon, et le long des rives du Saguenay, ainsi que de nombreuses embarcations et de vastes territoires de coupe de bois. Cependant, William hérite d'un empire chancelant, très endetté, et dans l'ensemble, un héritage d'une richesse potentielle plutôt que réelle.

Collection Anthony Price

Lady Price et ses enfants « Jack », « Coosie » et Charles. Circa 1903.

Cette situation économique s'explique, en partie, par l'extinction des forêts de pin et la rareté croissante des gran-

des épinettes et des sapins baumiers qui jusqu'alors ont contribué à la prospérité de la compagnie. Un changement d'orientation s'impose pour la survie de l'entreprise. Néanmoins, elle possède d'importants actifs, principalement un vaste domaine forestier (qui, comprenant plus de 8 000 miles carrés, était plus large que le pays de Galles) et un futur prometteur qui se pointe avec l'arrivée des industries manufacturières de la pulpe et du papier.

En 1901, William achète des parts dans la Compagnie de pulpe de Saint-Dominique de Jonquière, une petite usine fondée en 1898 par Joseph Perron. Cette compagnie deviendra la propriété de William Price et il installe (en 1906) une machine de fabrication de papier journal dans son moulin de Jonquière. En 1904, afin d'augmenter le capital de la compagnie, William incorpore les actifs de *Price Brothers* sous « l'Acte concernant l'incorporation des compagnies à fonds social »; désormais la compagnie porte le nom de *Price Brothers & Company, Limited* qui, bien que sous le ferme contrôle de la famille, aura d'autres actionnaires. À la première assemblée des administrateurs, William est élu président et directeur général et on lui vote un salaire annuel de 15 000 $.[4]

Au cours de la même année, durant les élections fédérales, William Price se porte candidat pour le Parti conservateur dans Rimouski suivant ainsi la tradition familiale de s'impliquer en politique. Il est défait par le député sortant, le Dr Jean Auguste Ross. En 1908, William est élu par dix votes sur son adversaire William Power dans Québec Ouest et, en 1911, il perd par 91 votes face au même adversaire dans l'élection fédérale[5]. Malgré l'invitation du nouveau Premier ministre, le très Honorable Robert Borden, à poursuivre une carrière en politique et se joindre à son cabinet, William Price préfère se consacrer au développement de l'industrie des pâtes et papiers dans la région du Saguenay, une activité plus propice à mettre en valeur ses ambitions et ses talents.

Une lettre de Roméo Langlais, président de l'Association Conservatrice du district de Québec, adressée au Premier ministre le 4 décembre 1915, suggère toutefois que, même s'il ne fait plus de politique active, il garde néanmoins une influence politique prédominante dans la région de Québec. Dans cette lettre, il se plaint de ce que : « ...quand on a besoin d'un ouvrier au [chemin de fer] Transcontinental, on lui demande une lettre de Sir William Price »[6].

Dans la première décennie du XXe siècle, William Price planifie la construction d'un important moulin de pâtes et papier à Kénogami, une ville nouvelle créée par la compagnie près de Jonquière. (William avait payé 200 dollars pour obtenir le nom « Kénogami » provenant d'une municipalité de la région du Saguenay connue aujourd'hui sous l'appellation de Larouche). Le choix de l'emplacement pour le nouveau moulin est des plus judicieux, car il dispose de bois abondants, d'électricité à proximité et d'une main-d'œuvre — locale et étrangère en nombre important — industrieuse bien que non spécialisée. C'était le moment, dans son pays le Canada, d'ajouter de la valeur aux produits forestiers.

William s'associe avec James Buchanan Duke, le légendaire magnat du tabac de la Caroline du Nord pour créer la *Duke Price Power Development Company* et acquiert les droits hydrauliques sur la ligne de partage des eaux du lac Saint-Jean et, entre 1923 et 1925, fait construire le barrage et la centrale électrique de l'Île Maligne.

Max Aitken, l'éventuel Lord Beaverbrook, étant à l'époque jeune, ambitieux, audacieux et à ses débuts comme financier sur le marché de Londres place un million de livres dans des obligations destinées à financer le nouveau moulin de Kénogami. Cet investissement constitue le premier financement public majeur dans l'industrie papetière canadienne naissante et un

SAS, SHS, Fonds Price F.Ph. 64.1607

Le moulin Price à Kénogami vers 1925.

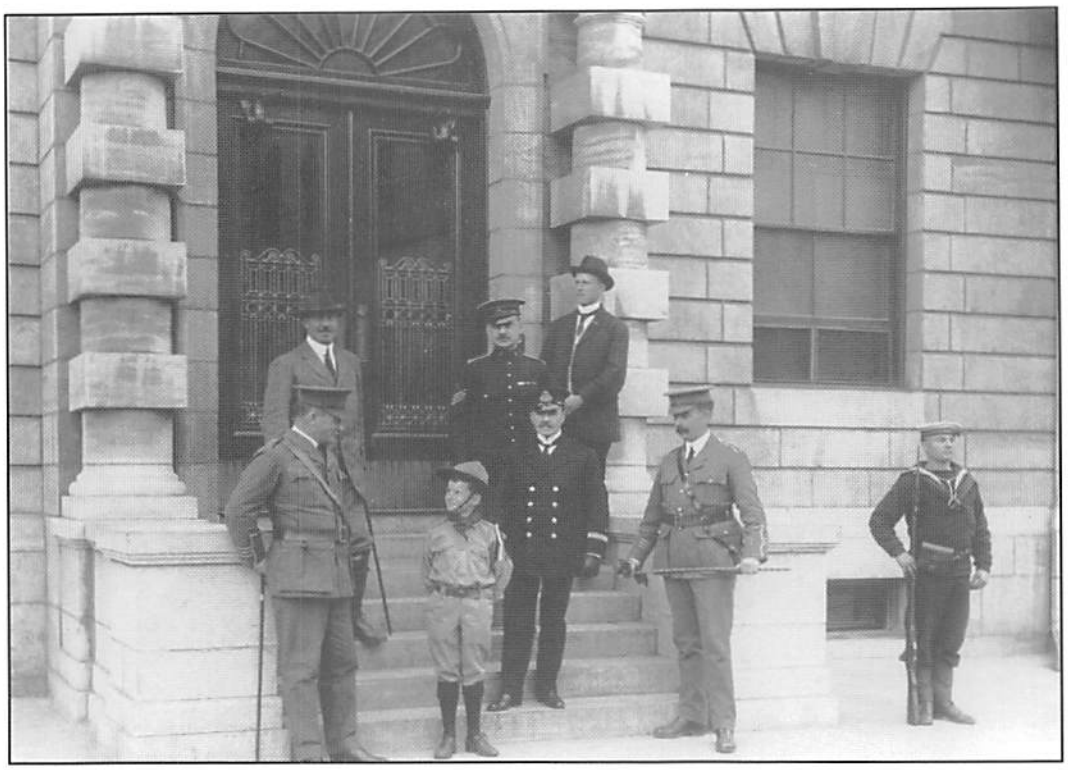
engagement substantiel dans une entreprise à risques désireuse d'établir un complexe industriel dans une région sauvage et éloignée. Andrew Bonar Law, qui deviendra Premier ministre de la Grande-Bretagne, achète cent mille livres de ces obligations! [7]

Le moulin de Kénogami commence ses opérations en 1912; avec trois machines produisant un total de 150 tonnes de papier par jour, c'est le moulin de papier journal le plus productif au monde. Adjacente au moulin, William Price érige une ville modèle (Kénogami) afin d'y loger les administrateurs, les techniciens et les travailleurs.

Le 4 août 1914, tributaire de la mère patrie, le Canada déclare la guerre à l'Allemagne et à l'Autriche—Hongrie et s'engage à expédier une division de soldats (15 000 hommes) en Europe. La ville de Québec est choisie comme port d'embarquement pour la Force Expéditionnaire Canadienne et il est décidé de construire un camp militaire pour l'entraînement et le rassemblement des troupes.

Le 7 août suivant, Sam Hughes, homme de caractère énergique, volatile, puritain et imprévisible, et ministre de la Milice dans le cabinet Borden, demande à William Price de faire d'une plaine sablonneuse, située à 20 kilomètres au nord de Québec, le Camp Valcartier. Et ce, en 20 jours! William Price a fermé ses usines, transporté ses travailleurs, les équipements et les matériaux nécessaires au Camp Valcartier, il a défriché les terres des forêts et des cultures, installé les services d'électricité, l'eau, la plomberie et les égouts rudimentaires, érigé les bâtiments pour les services de l'intendance et d'appui logistique de l'armée et construit les rues et les voies d'embranchement du chemin de fer. Trois semaines après l'acceptation de la convocation, le personnel administratif et les cadres instructeurs de base sont en place et plus de 30 000 hommes sont logés sous des tentes. Ce fut considéré comme un miracle.

Soit qu'il fut impressionné par cet exploit ou qu'il existait en lui une méfiance naturelle, même viscérale, envers les talents des officiers de l'armée régulière, le ministre Hugues se tourne à nouveau vers William Price, le nomme lieutenant-colonel honoraire et le désigne comme directeur général de l'embarquement. Il est connu que l'opération d'embarquement était dans un état chaotique. Par ailleurs, l'incertitude demeure quant à savoir si ce chaos total résulte surtout de l'organisation forcément précipitée d'une opération considérable et complexe qui nécessite l'affrètement et la remise en état de plusieurs navires, ou le fait d'avoir confié le commandement à une personne sans connaissances techniques ou expérience antérieure ou qu'il y eût des passe-droits en regard des officiers britanniques entraînés et présumés compétents. Mais sans doute ces trois facteurs ont-ils joué un rôle. Néanmoins, en deux mois, William Price a construit un camp pouvant loger 30 000 soldats, procédé à l'embarquement de 31 200 soldats pour la guerre, soit 6 000 de plus que désigné dans le plan de mobilisation. En 1915, inscrit sur la liste d'honneur du Nouvel An du roi d'Angleterre, il est fait chevalier [8].



Collection Anthony Price.

William Price, directeur général de l'embarquement, devant l'édifice de la Douane à Québec, septembre 1914. Son fils Richard est en tenue de scout.

William n'a pas le profil du soldat. Avec plusieurs de ses amis, il s'est joint en 1887 à la milice du 8th *Royal Rifles* de Québec. Il a le grade de lieutenant et, en 1903, au moment de sa démission, il est passé au grade de capitaine. La milice canadienne d'avant-guerre est, selon les mots de Daniel D. Dancocks (dans *Welcome to Flanders Fields*), « une institution tout autant sociale qu'une organisation militaire » [9] (et dans sa thèse de doctorat, Desmond Morton la désigne comme « une institution sociale et politique »). La contribution de William Price au recrutement de compagnies pour la guerre de l'Afrique du Sud est un geste de nature patriotique

plutôt qu'une réponse personnelle à l'appel aux armes. La Première Guerre est d'un autre ordre, c'est un conflit mondial qui implique l'empire britannique, son empire, et tous ses sujets.

Au printemps de 1915, l'armée canadienne, inexpérimentée et munie d'une arme défectueuse (le *Ross Rifle*), combat dans les Flandres et subit des pertes considérables à Ypres, Festubert et Givenchy. Des renforts sont demandés de toute urgence.

Le 23 décembre 1915, le ministre de la Milice et de la Défense autorise la formation du 171e bataillon d'outre-mer commandé par le lieutenant-colonel Sir William Price et les troupes sont recrutées dans la Cinquième Division. Ce bataillon est affilié au 8th *Royal Rifles* et couramment appelé *Quebec Rifles*. Formé dans la province de Québec, ses troupes se composaient « ... à parts égales d'anglophones et de francophones ». La liste des officiers s'apparente à celle des directeurs du Club de la Garnison! Le recrutement des troupes commence au mois de mars 1916 et, ayant vécu dans des cantonnements, le bataillon se rassemble en juin au camp Valcartier. Il compte à peine 500 hommes, un nombre insuffisant pour une affectation outre-mer. Néanmoins, le 25 novembre 1916, le bataillon s'embarque du port de Halifax sur le navire *HMT Mauretania* et part vers l'Angleterre.

Précédemment, le 4 novembre 1916, Sir William adressait une requête auprès du lieutenant-général Sir Sam Hughes d'autoriser les joueurs de cornemuse du bataillon à porter le kilt. Sir Sam répondit : « Vos joueurs de cornemuse sont autorisés à porter le kilt sans frais pour le ministère. » De fait, Sir William avait personnellement financé toute l'entreprise. (Au cours du printemps de 1916, Sir William, homme d'action pratique et non conventionnel, essaie un nouveau mode de recrutement. D'après les documents officiels du bataillon, sur une période de deux semaines, « sous des pluies torrentielles et des mauvaises routes » et « selon les conditions d'une campagne militaire », il exerce à la marche, sur une distance de 500 milles, deux sections d'infanterie à travers sept comtés des Cantons de l'Est, « accompanied by pipe band and lady entertainers as Red Cross nurses »; « accompagnées par des joueurs de cornemuse et des infirmières de la Croix-Rouge mandatées pour amuser et divertir. »)

Hélas, deux semaines après son arrivée en Angleterre, le bataillon est dissous et les troupes sont dispersées dans la réserve et parmi les bataillons affaiblis. Pour sa part, Sir William, rétrogradé capitaine, se voit attaché au 4e bataillon du *Canadian Railway Troops* et part pour la France à la fin du mois de février 1917.

Après un court temps passé au sein de la 4e Division comme officier aux réclamations, il retourne au Canada en juin 1917, libéré de l'armée[10]. Dès son arrivée, il reprend un travail plus approprié à ses compétences.

Une industrie de papier journal a essentiellement trois activités : couper et transporter le bois, le transformer et fabriquer des produits dérivés, et finalement, vendre ses produits. Avec le bois recueilli sur les limites forestières proches, le papier journal et le carton sont désormais manufacturés dans la région du Saguenay : à Jonquière, Kénogami et éventuellement au nouveau moulin de Riverbend près de Saint-Joseph d'Alma. Les produits seront vendus en Amérique du Nord et en Europe par des bureaux de vente situés à New York et à Londres.

La ville de Québec étant, depuis le début du XIXe siècle, le centre historique du marché et du transport du bois pour l'Est du Canada et alors que *Price Brothers* était une industrie du bois, il était désigné que son siège social soit localisé à Québec. Mais, un bureau chef à Québec est désormais superflu et entraîne des frais administratifs coûteux et dilatoires.

En 1923, dans un mémorandum rédigé de sa main[11], Sir William décrit en détail, chiffres et tableaux à l'appui, la situation actuelle de sa compagnie et les espoirs qu'il fonde pour son développement futur :

> *Personne à Québec, soit au Conseil ou dans le bureau, ne comprend vraiment la fabrication de la pulpe et du papier ou ne connaît de façon pratique l'exploitation du bois. Maintenant notre entreprise est une industrie de fabrication de papier, de moulins à scie et de transport du bois et de pulpe et tout ce qui l'accompagne. Par conséquent, cette partie de l'entreprise est la vraie chose. Les ventes et la comptabilité, etc. sont toutes secondaires. Ceux parmi nos hommes qui ont les qualifications requises et dont les opinions sont nécessaires et valables se trouvent seulement ici à Kénogami et dans la région et non à Québec.*

Il poursuit affirmant que les cadres clefs, incluant son fils Jack, doivent déménager à Kénogami ou à Chicoutimi. Il ne laissera à Québec que les opérations de bois, la comptabilité et diverses fonctions administratives. Déjà, il anticipe le déménagement du siège de la compagnie à Kénogami. En prévision de celui-ci, Sir William se fait construire une magnifique résidence à Kénogami surplombant la Rivière aux Sables. Comme ses grands-oncles, David, Edward et William Evan, plutôt que gérer par l'entremise d'agents locaux, il vivra et travaillera au Saguenay et dirigera lui-même ses entreprises.

Outre les affaires, la guerre, la politique, la famille et les sports, Sir William assume d'autres fonctions qui traduisent ses prodigieux talents et son infatigable énergie. En 1912, il est président de la Commission du Port de Québec, une période importante pour l'expansion et le développement des activités et

des installations portuaires à Québec. Il siège sur les conseils d'administration de plusieurs compagnies, dont la *Union Bank*, la *Canadian General Electric Company*, la *Wyagamack Pulp and Paper Co. Ltd.*, la *Montreal Trust Company*, le *Quebec Railway*, la *Light and Power Co.*, le *Transcontinental Railway* et la *Prudential Trust Company*[12].

Mais, quel type d'homme était Sir William Price? D'emblée, il se définit comme suit : un père soucieux de sa famille, un patriote, un industriel visionnaire et bâtisseur. À choisir lequel de ces traits est prépondérant, chacun est d'égale valeur. Bien que sa femme ne partageait pas ses goûts pour la nature sauvage et sa passion des activités en plein air, d'ailleurs elle ne vint que rarement au Saguenay, c'était un père affectueux et impliqué. Tous ceux qui l'ont connu parlent de son affection pour les enfants auxquels il distribuait des bonbons et des pièces de monnaie dont il remplissait ses poches!

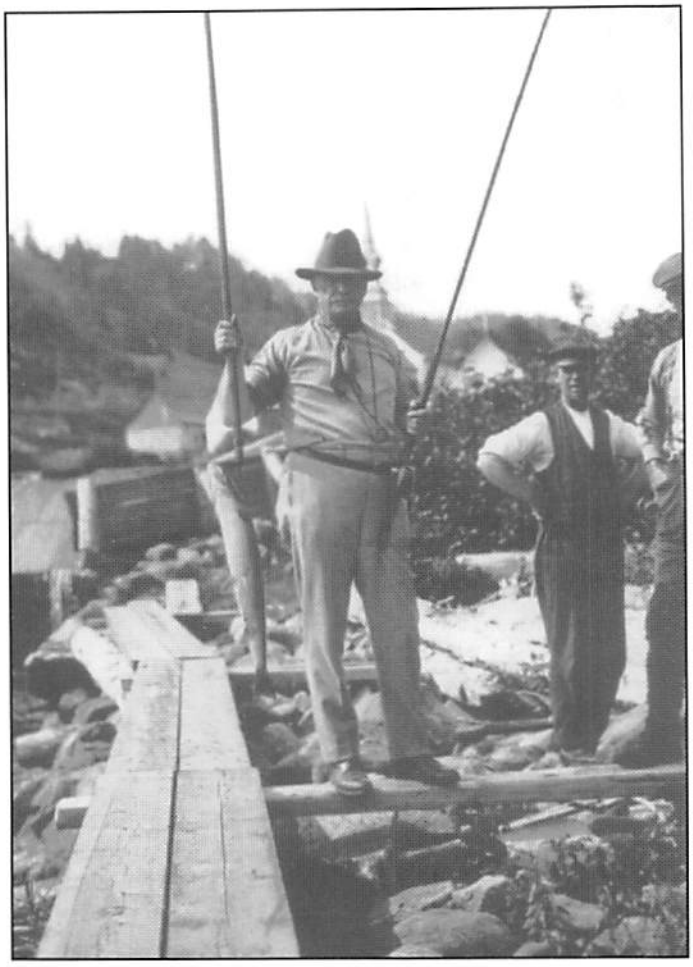
Partisan des vérités de l'impérialisme, William Price était un impérialiste acharné, chose tout à fait respectable pour son époque. Il faut se rappeler, qu'avant la Première Guerre mondiale, l'impérialisme se définit en quelque sorte comme une expression naissante du nationalisme; le Canada serait uni avec d'autres pays répartis à travers le monde sous pavillon britannique et ne serait plus une colonie sous la tutelle de la Grande Bretagne. Enfin, le Canada est un pays jeune et Sir William Price participe au développement de son économie vers une plus grande prospérité.

Julien-Édouard-Alfred Dubuc, son principal rival et semble-t'il la seule personne connue envers qui il avait de l'animosité, lui aurait dit : « Avec mon cerveau et votre argent, nous formerions une bonne équipe. » Dans un éditorial du journal Le Soleil[13], écrit après sa mort, Sir William Price est présenté comme : « ... doué d'un esprit fertile en conceptions. » Un éditorial de la *Gazette*[14] de Montréal, paru à la même époque, parle des qualités suivantes : « ... énergie, sagesse et honnêteté. » Finalement, dans le *Financial Post*[15], Arthur Lowe écrit : « Son succès est la preuve d'un homme de génie. »

C'était également un homme robuste, d'un physique et d'une énergie inlassable; un homme attrayant, sinon beau dans le sens classique du terme. Sa passion pour le plein air le conduisait à explorer sans cesse des territoires vierges et éloignés ou à s'adonner à la pêche au saumon à l'Anse Saint-Jean en compagnie de ses amis et de sa famille. Il était simple et modeste, voire timide, par ailleurs joyeux, amical, facile d'approche et direct. Rapide dans ses jugements et ses décisions, jusqu'à être parfois impulsif. L'abbé Arthur Maheux, en novembre 1954 dans le Concorde[16], décrit Sir William en ces termes : « Tempérament très prompt, il ne perdait patience qu'avec la tricherie et la fraude; il cédait de tout cœur aux généreux enthousiasmes, il était résolu dans ses antipathies. » La courtoisie et les bonnes manières étaient de rigueur en tout temps; « des manières, mes fils, des manières, » disait-il à ses fils, « même avec les cochons »!

Son style de direction et de management était sans contredit paternaliste. Il connaissait tous ses employés de vue et la plupart par leur nom. Ses objectifs étaient de fabriquer le meilleur papier journal du monde et d'entretenir des relations intègres avec ses clients tout en assurant à ses employés d'intéressantes et saines conditions de travail et offrir une bonne qualité de vie aux membres de ses communautés.

Pourquoi, 75 ans après sa mort, un homme de cette envergure est-il si peu connu hors des régions du Saguenay et du Lac-Saint-Jean? Sa mort accidentelle, à l'âge de 57 ans, explique en partie cet oubli. Mais c'est sans doute l'effondrement de l'entreprise familiale, survenu dix ans après son décès, entreprise dont il avait hérité après deux générations et qu'il a fait prospérer, qui est le facteur déterminant. Durant ces dix années, ses proches collaborateurs meurent à leur tour. Ce sont : Charles Andrew Pentland C.R., conseiller légal (1925); James Archibald Scott, ami et administrateur (1926); Alexander C. Morrison, son ancien secrétaire privé et chef des ventes de bois (1926); George Hamilton Thomson, vice-président et



Collection Anthony Price.

Sir William Price à l'Anse-Saint-Jean vers 1920.

administrateur (1929); James Marmeduke McCarthy, vice-président et directeur général (1930); William S. Hofstra, ami et administrateur pendant presque 30 ans (1932).[17]

Ces collaborateurs de longue date ne purent offrir conseils et expérience aux enfants et successeurs de Sir William. En 1924, son fils aîné, John Herbert « Jack », qui lui succède n'a que 27 ans. Son autre fils, Arthur Clifford « Coosie », qui deviendra président en 1948, n'a que 25 ans. Sir William ne considérait aucun de ses fils suffisamment apte et prêt à occuper des postes importants dans l'entreprise, même pour les nommer directeurs.

Le corps de Sir William Price repose sur le sommet d'une haute falaise surplombant le confluent de la Rivière aux Sables et de la rivière Saguenay où il perdit la vie. Il est parmi un peuple et une région pour lesquels il eut un attachement profond. Il semble approprié, en cette 75e année d'anniversaire de son décès, de rappeler les mots inscrits sur la plaque commémorative du monument familial érigé à Chicoutimi : « ... inhumé à Kénogami sur les bords du Saguenay, au milieu d'un peuple dont il fut ami et qu'il a loyalement servi. »

Collection Anthony Price.

« Jack » et « Coosie » Price à Tadoussac, été 1916.

Collection Anthony Price.

Dévoilement de la plaque commémorative de Sir William Price sur le monument Price à Chicoutimi. Circa 1925.

NOTES

1. *The Gazette,* octobre 1924.
2. Lettre de William Price à ses parents, collection William Glassco, 24 août 1880.
3. Rapport de voyage de William Price, 12-24 février 1891.
4. Livres des Procès Verbaux de la *Price Brothers & Company, Limited*, 1904 à 1933.
5. Archives du *Canadian Parliamentary Guide.*
6. Archives nationales à Ottawa, Papiers du Très Honorable Sir Robert Borden.
7. Anne Chisolm et Michael Davie, Beaverbrook – A Life, London, Hutchinson, 1992, p. 57 et 73.
8. Colonel G.W.L. Ncolson C.D., *Canadian Expeditionnary Force 1914-1919,* Queen's Printer, 1962, p. 20-23.
9. Daniel D. Dancocks, *Welcome to Flanders Fields*, McClelland and Stewart, 1988, p. 14.
10. Archives nationales à Ottawa, Archives du 171e bataillon.
11. Cahier de Sir William Price, Collection D.A. Price, 5 septembre 1923.
12. Albums de *Price Brothers & Company, Limited*, 1920-1933.
13. *Le Soleil*, octobre 1924.
14. *The Gazette, op. cit.*
15. *The Financial Post*, octobre 1924.
16. *Le Concorde*, novembre 1954.
17. Livre des Procès Verbaux, op. cit.

À TRAVERS LES ARCHIVES

Les Archives de la Tabagie[1]

Texte retranscrit et annoté
par Éric Tremblay

[recto] Chicoutimi, 13 décembre 1865,

Nous soussignés[2], connaissons que l'usage trop fréquent du tabac nuit à notre santé, nous nous engageons, à partir de cette date, à ne jamais fumer plus que trois pipes par jour, après le repas du soir, & ce jusqu'au premier jour de mai 1866[3]. En foi de quoi nous avons signé.

Témoins F. H. O Brien[4] W. Evan Price[5]
B. Thomas [Ch...][6] F. X. Gosselin[7]

[verso]
Lequel document, a titre de modèle & de précédent, a été aujourd'hui déposé dans les Archives[8] de la Tabagie dans & pour le District de Chicoutimi, dans des résolutions héroïques sous le n° 3.[9]

J. Bte Crachefort[10]
Gardien des dites Archives

Dans la Cour de Tabagie no 3
D[ame] veuve LaPipe, D[emandere]sse vs M. E. Price [ ], Dep[o]s[ant]
Exhibit A des Dep[osant]s.[11]

Source: ANQC, Collection de la Société historique du Saguenay, Document 178-A.

---

1 Tagagie. 1608, Chapelain; mot algonquin signifiant d'abord « festin»; a développé un sens nouveau, fin XVII[e] siècle, sous l'influence de tabac. (Dictionnaire Larousse Sélection, Tome 2, 1989).
Tabagie. Lieu public, salle spéciale où l'on se retire pour fumer. Endroit où l'on fume souvent et qui conserve l'odeur du tabac. (Petit Larousse Illustré, 1923).

2 Vous remarquerez que ce document se présente sous la forme d'un acte notarié.

3 Est-ce une promesse d'ivrogne?

4 Francis Herman O'Brien; Protonotaire du district de Chicoutimi à partir du 3 septembre 1861. (voir Russel Bouchard, La vie quotidienne à Chicoutimi au temps des fondateurs, 1993, p. 87).

5 William Evan Price (1827-1880). Surnommé « le meilleur des Price », il habite une grande partie de sa vie au Saguenay.

6 Très difficile de lecture.

7 François-Xavier Gosselin (1857-1930); Protonotaire de la Cour Supérieure du District de Chicoutimi de 1886 à 1920. Il est aussi l'auteur de la brochure qui s'intitule *Monument érigé à la mémoire de William Price* qui est publiée en 1882. Cette publication fait l'éloge de William Evan Price le co-signataire de ce document. (voir Saguenayensia, Vol. 4, no 2, 1962, p.39-41).

8 Archives. Anciens titres, chartes, manuscrits et autres papiers importants, concernant l'histoire d'un État, d'une ville, d'une famille, etc.; lieu où on les garde. Dépôt des actes, des lois, etc. (Petit Larousse Illustré, 1923).

9 Ceux qui possèdent les numéros 1 et 2 (!), voudront bien communiquer avec la Société historique du Saguenay.

10 Un beau pseudonyme qui est très à propos comme signature!

11 J'espère que vous aurez trouvé ce petit document aussi intéressant et amusant que moi.

À PROPOS DE GÉNÉALOGIE

Un peu d'histoire, beaucoup de passion en recherche et vulgarisation généalogique

par Paul-Émile Doré

Les préoccupations généalogiques remontent loin dans le temps. Elles ont fait l'objet de recherches nombreuses. Il existe à ce sujet une documentation abondante. La Genèse est en quelque sorte un grand traité de généalogie descendante. « Lorsqu'il eût été créé par Dieu, l'homme connut Ève, sa femme, elle conçut et enfanta Caïn. À son tour, Caïn connut sa femme, elle conçut et enfanta Hanok... À Hanok naquit Irad, Irad engendra Methasaël », etc.

À partir de Noé et du déluge, on assista à la création et à la dispersion des races venues de ses fils Sem, Cham et Japhet. «Telles sont les familles des fils de Noé avec les généalogies de leurs nations » écrit Pierre Durye.

En avançant dans le temps, l'histoire révèle des précisions plus grandes. Les Évangiles de Saint-Mathieu et de Saint-Luc traitent de la lignée de Jésus. On est loin de la science que l'on connaît maintenant, mais la préoccupation est présente. Que dire de la Grèce antique, des Romains, des Arabes, des Vikings, des Portugais, etc., si ce n'est qu'ils attachaient une importance considérable à la généalogie. Certains événements, symboles et écrits l'attestent avec éloquence.

Élitisme et démocratisation de la généalogie

La généalogie moderne, celle que l'on connaît aujourd'hui, fait son apparition au XVIe et XVIIe siècle en France, grâce à des recherches et des oeuvres remarquables, dont celles de Lusignant, Menestrier et Le Laboureur. Vers la même époque, et à leur école, se lèvent de brillants et prolifiques généalogistes en Allemagne, en Angleterre, en Espagne et aux Pays-Bas, qui feront reculer les barrières de la science généalogique.

Jusqu'à ce jour, la généalogie intéressait plus particulièrement la noblesse. Voulait-on y découvrir un ascendant noble? Peut-être. Il fut un temps cependant où descendre d'un noble ou d'une noble risquait de faire « perdre la tête »! À partir de 1789, la généalogie française connut une décadence mais elle sera réhabilitée par des chercheurs sérieux vers la moitié du XIXe siècle.

Ce sera alors la véritable révolution généalogique. Au début, elle a encore des tendances élitistes, mais se « démocratise » avec l'élargissement des objets: la biologie, la démographie, l'histoire sociale, l'hérédité, etc. Au plan mondial, le développement généalogique est profondément marqué par la mise en commun des ressources et leur exploitation. Un peu partout, les généalogistes se regroupent en associations favorisant ainsi les échanges et l'efficacité.

Un intérêt bien implanté et varié

Au Québec et au Canada, la recherche et la pratique sont fortement influencées par les expériences européennes. Les registres d'état civil au Québec datent du début de la Nouvelle-France. Les édits de François 1er (1539) et d'Henri III (1579) obligent les curés à tenir les registres de baptêmes, de mariages, de sépultures et à les remettre aux greffiers de l'État. Les prêtres et les missionnaires qui viennent en Nouvelle-France devaient respecter les lois établies à ce sujet depuis près d'un siècle. En 1703, Mgr de Saint-Vallier, alors évêque de Québec, précise le rituel et oblige à la tenue du double registre. Ces registres sont conservés aux Archives Nationales du Québec, et dans ses centres régionaux. Il existe toutefois beaucoup d'autres sources d'informations, documents et lieux qui constituent aussi une richesse pour les chercheurs: généalogistes, historiens, sociologues, généticiens, écrivains, etc.

L'intérêt pour la généalogie et l'histoire des familles est bien implanté au Québec. On y compte une vingtaine de sociétés généalogiques regroupées pour la plupart dans une fédération, 150 associations de familles également regroupées, des sociétés historiques, régionales et locales, fédérées elles aussi. Deux autres contributions sont à souligner, celles des bibliothèques et des universités. Ces dernières ont une présence importante dans le domaine de la recherche sur les populations. Quelques-unes sont associées à des projets spécifiques.

La recherche scientifique en généalogie, au Québec, remonte à une centaine d'années environ. Une bonne douzaine de chercheurs (les plus grands) y ont laissé une marque indélébile, grâce à des travaux et à des oeuvres fort utiles aux généalogistes amateurs dont le nombre ne cesse de s'accroître. On parle maintenant de plusieurs dizaines de milliers.

Faire revivre une famille en soi et autour de soi

Pour l'auteur de ces lignes, la généalogie est une véritable passion. C'est de faire revivre une famille autour de soi, celle des ancêtres, en les identifiant d'abord. Ce n'est pas toujours facile. Le généalogiste amateur doit être un peu historien, sociologue, enquêteur et même paléographe. Déchiffrer et copier des documents est une tâche qu'il doit faire régulièrement, de même interviewer des témoins. Il doit colliger des photos et les interpréter. Associer les ancêtres aux événements (d'ordre personnel, familial, social et politique) de leur époque, c'est rendre le travail encore plus vivant. Quelle occasion merveilleuse d'approfondir l'histoire de son patelin, de sa région, du Québec et du pays. Et pourquoi pas du pays que certains membres de la famille ont adopté? Suivre ainsi les traces des ancêtres procure parfois des frissons d'une aventure épatante!

Les ponts couverts au temps de nos ancêtres

SHL, Fonds Marie-Laure Tremblay, (F196)

Un des ponts couverts de la région du Lac-Saint-Jean comme il en existait autrefois.

OPINION...

Cette chronique est-elle utile?

Telle est la question! Certains sont pour, plusieurs sont contre et un nombre incalculable n'a pas d'opinion (probablement les indécis des sondages). Tant qu'à moi, chers lecteurs, chères lectrices, je veux en être le défenseur; tout au moins le promoteur.

Chers gens d'opinion, vous aurez deviné, je l'espère, que je vais vous donner mon opinion au sujet de cette nouvelle chronique de Saguenayensia. Cette timide page de votre revue historique était blanche et le serait restée, sans l'encre de mon dévouement.

En créant cette chronique, nous voulions offrir (moi et quelques autres) une façon aux nôtres de s'exprimer intelligemment, littérairement et de manière honnête à un public lecteur articulé. Il est sûrement possible — je le crois encore et je ne suis pas l'unique — de débattre de notre dynamique de société en écoutant chacun, et si faire se peut, en n'accusant point l'un, pour quelques instants plus tard, en absoudre un autre de tous ses péchés (véniels ou mortels; peu m'importe!).

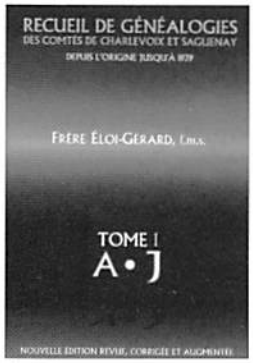
Pourquoi donc lettre morte? Je n'en sais que bien peu à ce sujet. Pourtant, elle a débuté en reine (la chronique bien sûr!) avec la réflexion : *Esprit de clocher et tribalisme féodal au Saguenay—Lac-Saint-Jean*, de l'historien Russel Bouchard.

J'aimerais vous mentionner, en passant, que cette chronique ne remplace en rien les lettres ouvertes de nos quotidiens. Elle veut simplement être une tribune qui discernerait les grands enjeux de notre avenir collectif. Sans prétention, mais aussi sans attaques diffamatoires.

Je clos mon opinion, en vous souhaitant une longue vie (de même qu'à cette chronique) et en vous réitérant qu'aucune attaque — surtout envers des individus — ne sera acceptée par nous ou par la Société historique du Saguenay.

Aux plumes, citoyens!

Éric Tremblay historien

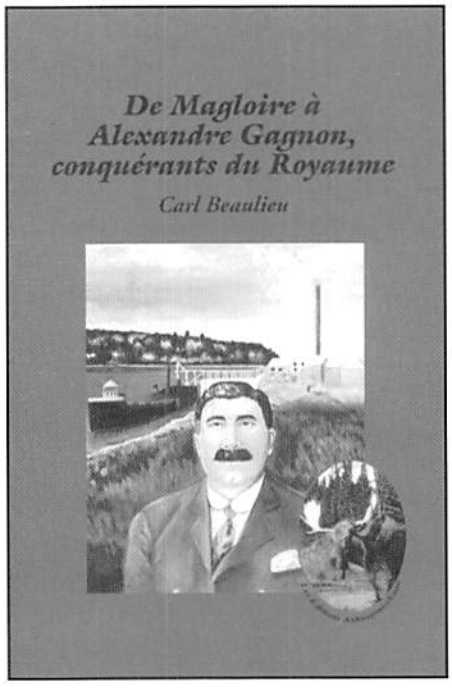


La Société historique du Saguenay vous offre la réédition des précieux volumes généalogiques du frère Éloi-Gérard. Ceux-ci sont le résultats d'une immense recherche effectuée par ce dernier et publiée pour la 1re fois en 1941. À l'intérieur de cette réédition, les généalogistes peuvent enfin avoir accès à la concordance des épouses.

Blackburn & Blackburn inc. *Le choix logique*

980, boul. de l'Université, Chicoutimi, Qc G7H 6H1 - (418) **549-4900** - Fax: (418) **549-9457**
Succ. 3875, boul. Harvey, Jonquière, Qc G7X 0A6 - (418) **695-2044** - Fax: (418) **695-4563**

Comptes rendus



Carl Beaulieu, *De Magloire à Alexandre Gagnon, conquérants du Royaume*, Chicoutimi, les Éditions de l'Ashuapmushuan, 1999, 343 p. Ill.

La généalogie, cette vieille complice de l'histoire, procure au primate humain que nous sommes, la possibilité de connaître ses ancêtres. Ce besoin biblique de découverte ancestrale fait vibrer nos gênes; de vous, de moi, et depuis le XIXe siècle, d'un nombre incalculable de Québécois. Selon certaines statistiques, ils seraient quelques dizaines de milliers (en cette fin de siècle) à rechercher dans de vieux registres poussiéreux, la trace d'un grand-oncle lointain ou d'une relation conduisant les pauvres rejetons — de cette alcôve passagère — tout droit à l'orphelinat.

Ce goût d'en savoir toujours plus au sujet de l'un, de découvrir quelques secrets enfouis au fond de nos archives au sujet de l'autre, emballent et alimentent l'auteur de cet ouvrage généalogique. Tout au long de cette fresque familiale à la Jalna, Carl nourrit le lecteur de toutes ces petites anecdotes qui ajoutent du piquant à l'existence de ces aïeuls, autrefois de chair et de sang.

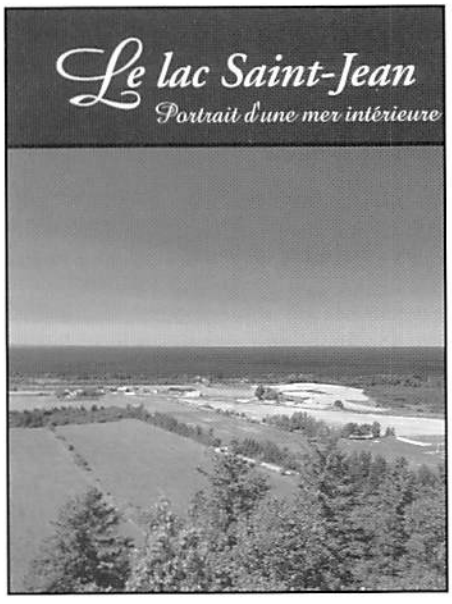
Ce généalogiste expérimenté n'en est pas à ses premières recherches dans le domaine, car depuis plusieurs années, il travaille à se faire connaître en écrivant au sujet des vieilles familles de notre région. Depuis longtemps, Carl s'intéresse aux descendances écossaises, et encore une fois, nous retrouvons cette passion à l'intérieur du volume.

Le livre trace le portrait de la descendance (environ 12 000) du prolifique Magloire Gagnon. Cette saga familiale se déroule sous nos yeux durant seize (16) chapitres d'une inégale longueur, et parfois d'une trop grande brièveté. Je tiens à féliciter M. Beaulieu pour la clarté de ses sources; celles-ci, j'en suis persuadé, rendront service aux futurs généalogistes et historiens.

Le lecteur peut retrouver parmi ces pages, la trace de d'autres familles, tel les Sheehy, les Gauthier, les Collard, les Aubin et les Bergeron. Tous ces fiers gaillards et épouses modèles, ont un lien de près ou de loin avec la filiation de Magloire Gagnon. Ce père de onze (11) enfants et époux de Angélique Dallaire fait partie intégrante de notre souche originelle de colonisateurs du Bas-Saguenay.

Je veux terminer ce compte rendu en vous entretenant d'un des points forts de cette monographie familiale : les photographies l'illustrant. Ce livre permet aux chercheurs et aux amateurs d'histoire de contempler des « portraits » venant de collections privées. Souvent ils représentent le seul héritage que possèdent ces familles, et l'unique image tangible de ces valeureux pionniers.

Éric Tremblay « Lucon »



Groupe Madie et le Conseil du loisir scientifique du Saguenay—Lac-Saint-Jean, *Le lac St-Jean, portrait d'une mer intérieure*, Alma, 1999, 64 p. Ill.

Sortie en juin dernier, cette publication, produite par le Conseil du loisir scientifique du Saguenay—Lac-Saint-Jean et le Groupe Madie avait comme objectif de vulgariser l'écosystème du lac Saint-Jean.

Cette mer intérieure qui nous fascine par sa grandeur, son paysage et son environnement, nous est présentée en trois parties. D'abord, on nous explique les origines du bassin du lac Saint-Jean avec ses principales étapes de formation, de la glaciation au retrait de la mer de Laflamme. (nommée en l'honneur de Mgr Joseph-Clovis Kemner Laflamme) Dans la deuxième partie, on apprend

comment le développement de l'occupation humaine s'est fait autour du Piekouagami, d'abord avec les Amérindiens, ensuite avec les premiers blancs colonisateurs; ainsi que tout le développement industriel et touristique autour de cette cuvette naturelle. Ce majestueux panorama émerveillait, il y a longtemps, les intrépides voyageurs et missionnaires du XVIIe et du XVIIIe siècle.

Être touriste au lac Saint-Jean ne date pas d'hier; en effet, dès le XIXe siècle, les anglophones envahissent corps et âme ce paradis d'Éden, tout en pratiquant une pêche sportive et dévastatrice. Ce voyage visuel se termine par la présentation du milieu naturel jeannois, avec sa flore et sa faune particulières.

Cette publication accessible au grand public, est agrémentée de plusieurs photographies toutes plus belles les unes que les autres, ainsi que de graphiques et de tableaux procurant au lecteur un approfondissement de sa connaissance de ce fleuron naturel régional.

Bref, le Conseil du loisir scientifique du Saguenay—Lac-Saint-Jean et le Groupe Madie permettent aux lecteurs d'apprendre, et probablement de mieux respecter, le troisième plus grand lac naturel au Québec. De plus, cette publication nous donne, par la même occasion, la piqûre d'aller sur place afin de le découvrir.

Louise Bouchard

*****

À paraître prochainement dans la chronique comptes rendus

Bouchard, Russel, *Les armes à feu en Nouvelle-France*, Sillery, Septentrion, 1999, 177 p.

Bouchard, Russel. *Histoire de Jonquière: coeur industriel du Saguenay—Lac-Saint-Jean*, Chicoutimi-Nord, [chez l'auteur], 1997, 544 p.

Hébert, Pierre-Maurice. *Le curé Hébert : Un siècle d'histoire. 1810-1888*, Montréal, Édition de l'Écho, 1999, Tome 2, 431p.

Lacoursière, Jacques. *Histoire populaire du Québec, Des origines à 1781*, Tome 1, Sillery, Septentrion, 1995, 480 p.

Lacoursière, Jacques. *Histoire populaire du Québec, 1791-1841*, Sillery, Septentrion, 1996, Tome 2, 446 p.

Lacoursière, Jacques. *Histoire populaire du Québec, 1841-1896*, Septentrion, 1996, Sillery, Tome 3, 494 p.

Lacoursière, Jacques. *Histoire populaire du Québec, 1896-1960*, Septentrion, 1997, Sillery, tome 4, 413 p.

Leblanc, Marcel. *Club Richelieu Roberval, 1949-1999, Roberval*, Édition Club Richelieu Roberval, 1999, 250 p. (Cinquantième anniversaire du Club Richelieu de Roberval).

Les cahiers de Saguenayensia disponible à la SHS

Cahiers de Saguenayensia-Études et documents

- # 1 Le cahier de Monsieur Otis
- # 2 Léonidas Bélanger (1913-1986) : La Mémoire d'un royaume
- # 3 Le Saguenay-Lac-Saint-Jean : Un royaume à découvrir
- # 4 École Apostolique de Chicoutimi : 1918-1993
- # 5 Wilbrod Villeneuve : des outils et des hommes
- # 6 150 ans de photos à Jonquière
- # 7 Le Séminaire de Chicoutimi : 125 ans d'éducation au Saguenay

Cahiers de Saguenayensia-Histoire des municipalités

- # 1 L'Anse-Saint-Jean 150 ans d'histoire
- # 7 La Doré: aux confins de l'arrière-pays
- # 9 Saint-Félicien: Fleuron de l'industrie touristique régionale
- # 10 Saint-André-du-Lac-Saint-Jean : sur la route des pionniers
- # 11 Villages fantômes, localités disparues ou méconnues du Bas-Saguenay
- # 12 Villages fantômes, localités disparues ou méconnues du Haut-Saguenay

En vente à

Société historique du Saguenay

930, Jacques-Cartier Est

Chicoutimi, Qc

G7H 7K9

EN BREF...

Dons et acquisitions

La Société historique du Saguenay recueille depuis 1934 tous les types de documents qui se rapportent à l'histoire. Au cours des 65 dernières années, nous avons acquis, grâce à vous, un riche patrimoine archivistique qui profite encore aujourd'hui à de nombreux chercheurs. Nous continuons cette mission d'acquérir, dans le but de toujours enrichir notre masse documentaire, afin d'en faire profiter les générations à venir.

Ces généreux donateurs sont des personnes qui ont un souci de conservation. En ce sens, nous avons reçu tout dernièrement :

- Un fonds du Comité de la route La Tuque—Lac-Bouchette, don de M. Guy Desbiens;
- Un fonds de photographies des Saguenéens Sénior, don de M. Claude Bouchard;
- Un fonds de photographies, don de la Fabrique Sacré-Coeur de Chicoutimi;
- Une série de journaux *La terre de Chez-nous*, don de M. Jean-Yves Tremblay;
- Un lot de rayonnage de bibliothèque, don de la Ville de Chicoutimi.

Si vous possédez des vieilles photographies, de vieux documents ou/et de vieux volumes, faites-en don à votre Société d'histoire puisqu'il est **important que tout notre patrimoine reste dans la région**. Pour toute information, vous pouvez nous contacter au (418)549-2805.

*****

Le volume : *Histoire du Saguenay, des origines jusqu'à 1870*

La Société historique du Saguenay a mis la main dernièrement sur un inventaire de volumes de la dernière édition de l'*Histoire du Saguenay, des origines jusqu'à 1870* écrit par Mgr Victor Tremblay et publié en 1984 (réimpression de celle de 1968).

Nous l'offrons à nos membres au coût de 10.95 $. Pour toute information, vous pouvez nous contacter au 549-2805.

*****

Bénévoles à la Société historique du Saguenay

La Société historique du Saguenay est toujours prête à accueillir des personnes qui veulent s'impliquer. Si vous désirer faire quelques heures de bénévolat par jour; par semaine; ou par mois, faites nous le savoir! (418) 549-2805

*****

À la recherche des personnes centenaires de la région

À l'aube de l'an 2000, la Société historique est à la recherche des personnes centenaires dans notre région. Ces personnes centenaires méritent d'être connues dans notre revue. Si vous en connaissez, n'hésitez pas à nous communiquer les coordonnées de ces personnes au (418) 549-2805.

150e de fondation des Soeurs du Bon-Pasteur de Québec

En janvier 2000, les Soeurs du Bon-Pasteur de Québec célébreront leur 150e anniversaire de fondation. C'est le 12 janvier 1850 que Marie Fitzbach jette les bases de cette congrégation. Au cours de l'année, six femmes viendront la rejoindre et mettront au point toute une pédagogie de réhabilitation pour aider les femmes qui sortent de prison. Depuis ce jour, les Soeurs du Bon-Pasteur ont diffusé leur charisme au quatre coins du Québec et dans plusieurs pays du monde.

Les festivités pour leur 150e anniversaire débutent en octobre 1999 et se poursuivront durant l'année suivante. Pour toute information, vous pouvez communiquer avec les Soeurs du Bon Pasteur au (418) 656-0650.

*****

Renouvellement d'abonnement

Comme vous l'aurez constaté avec le présent numéro, il est temps de renouveler votre abonnement à notre revue Saguenayensia. Pourquoi ne pas en profiter pour abonner quelqu'un?

En abonnant quelqu'un d'autre, vous nous aiderez à atteindre notre objectif de 2000 abonnés. Nous profitons également de l'occasion pour vous rappeler les différentes possibilités d'abonnement ainsi que les tarifs qui vous sont offerts:

Individu	25 $
Maison d'affaires	35 $
Membre à vie :	500 $

Membre de soutien : don de 25 $ à 49 $
Membre bienfaiteur : don de 50 $ à 499 $

*****

Sincères condoléances

La Société historique du Saguenay tient à offrir ses sympathies aux familles et aux amis éprouvés par les départs de : L'abbé Antoine Tremblay, recteur du Séminaire de Chicoutimi; Mme Louis Gauthier, épouse d'un collaborateur de longue date de la Société historique du Saguenay. M. Gauthier a été responsable durant de nombreuses années des abonnements à la revue Saguenayensia.

SITES ET MONUMENTS DE LA SAGAMIE

Le pont Jean-F.-Grenon, une superstructure sur la Grande Décharge

par Gaston Martel

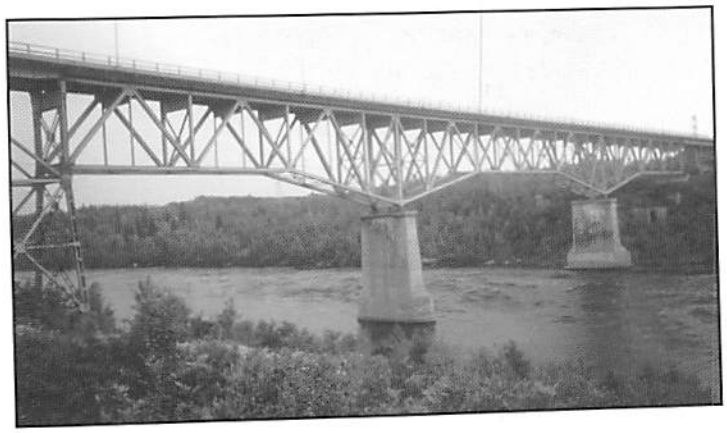
C'est en 1920, qu'un groupe d'entrepreneurs sous l'instigation de l'ingénieur Jean-F. Grenon (1879-1968), obtient une charte pour la construction d'un chemin de fer de Québec à Chibougamau, passant par Chicoutimi et la rive nord du lac Saint-Jean. Le groupe s'incorpore sous le nom de « la compagnie de chemin de fer Québec et Chibougamau » (10 George VI, ch.114, 14 février 1920). Le tracé du chemin de fer « partait de Québec, suivait le fleuve jusqu'à Beauport, puis prenait l'intérieur des terres en suivant la rivière Montmorency et se dirigeait vers Chicoutimi en passant par le parc des Laurentides ». De Chicoutimi jusqu'à Chibougamau, il emprunte la partie sud du Saguenay jusqu'à Alma, enjambe la rivière Grande Décharge et se rend jusqu'à Dolbeau pour se poursuivre jusqu'au lac Chibougamau, une distance de 640 km. Le passage de la Grande Décharge commande alors la construction d'un pont. L'ingénieur Grenon en propose soigneusement les plans.

Les travaux débuteront en juin 1928 par la construction des fondations et des piliers. On construit aussi les approches du côté sud sous forme de deux viaducs. Ceux-ci forment un enchevêtrement de madriers de plus de 540 m de longueur et peuvent s'élever jusqu'à plus de 13 m. Pour mieux en visualiser l'ampleur, disons que ces viaducs commençaient tout de suite après l'actuelle avenue des Pins et se rendaient jusqu'au pont. De juillet à octobre 1930, la compagnie *Dominion Bridge* érige la structure d'acier. Malheureusement, la crise économique des années 30 oblige le promoteur et ses associés à abandonner le projet du chemin de fer. À cette époque, le réseau ferroviaire Québec-Saguenay & Chibougamau est construit d'Hébertville à Sainte-Monique, en passant par le pont de la Grande-Décharge. Si les trains n'y roulent pas les gens des environs l'utilisent comme raccourci pour joindre les deux rives de la Grande Décharge sans avoir à passer par le pont Taché, quelques centaines de mètres en aval de celui-ci.

En 1944, le gouvernement du Québec rachète le pont pour le transformer en lien routier en remplacement du vétuste pont Taché datant de 1894. On enlève alors les rails et les dormants et on construit un tablier en béton armé comportant une chaussée de 24 pi (7,2 m), un trottoir de 4 pi (1,2 m) et un chasse-roue de 1 pi (30 cm), soit une largeur totale de 29 pi (8,7 m). On démolit aussi les avant-ponts en bois (viaducs) et on comble les vides ainsi laissés avec de la pierre et du gravier. En 1946, le pont est prêt à recevoir ses première voitures. Le vieux pont Taché sera démoli en 1947-1948.

En 1955, le Syndicat d'Initiatives touristiques du Lac-Saint-Jean communique un projet d'embellissement de l'avant-pont, côté Île-Maligne, au ministre provincial de la Voirie, M. Antonio Talbot. Le projet consiste à aménager un terrain d'observation , recouvert d'asphalte et entouré d'une palissade rustique avec verdure et fleurs. Des bancs y sont ajoutés pour permettre le repos des visiteurs. On peut de ce point de vue admirer le site de l'ancien pont Taché. L'aménagement est complété par l'installation de lampadaires et d'un mat au bout duquel flotte le fleurdelysé. L'endroit est inauguré à l'automne 1956. En 1956, la ville d'Alma procède à quelques modifications et réparations du pont. On élargit le tablier de quelques pieds, on change les garde-fous et on répare les joints de dilatation et les surfaces apparentes des piliers en béton. Le nouveau tablier mesure 32 pi 10 1/2 po de largeur (9,86 m), pour une chaussée de 26 pi 3 po (7,87 m), un trottoir de 5 pi (1,5 m), et un chasse-roue de 1 pi 7 1/2 po (0,45 m).

En janvier 1978, suite à des réparations apportées à la structure du pont, la compagnie Alcan procède au transport d'un énorme transformateur de 330 000 lb (165 t) sur un fardier pesant lui-même 130 000 lb (65 t), pour un poids total de 460 000 lb (230 t). Le passage de la pièce sur ce pont ne durera qu'une heure. La particularité de ce voyage était d'en répartir également le poids sur les deux poutres principales soutenant le tablier du pont.


Jean Lefrançois

En 1994, la Société d'histoire du Lac-Saint-Jean entreprend, en collaboration avec quelques partenaires, une démarche auprès de la Commission de toponymie du Québec pour que le pont de l'Île Maligne devienne le pont Jean-F.-Grenon. À sa réunion, tenue le 7 juin 1996, la commission de toponymie officialise le nom pont Jean-F.-Grenon. Le 12 septembre 1996 a lieu à Alma le dévoilement de la plaque commémorative souligant le nouveau nom du pont et l'oeuvre de M. Jean-Florian Grenon.

www.!

Branchez-vous : www.hydro.qc.ca

Hydro Québec

« Est-ce que créer est un métier ? »

Oui, créer est un métier. Et pour des milliers de créateurs québécois, c'est même le plus beau métier du monde. À travers leurs oeuvres, présentées ici et ailleurs, c'est tout un peuple qui s'exprime. Pour faire éclore tous ces talents, des entreprises comme Alcan devront continuer de stimuler la créativité des gens d'ici.

Déjà, dans le passé, le Théâtre Alcan a vu naître des oeuvres et des créateurs qui ont marqué l'histoire. Aujourd'hui encore, c'est avec beaucoup de fierté qu'Alcan continue d'encourager et de soutenir les entreprises culturelles du Québec.

Alcan s'associe aux créateurs, car elle sait qu'ils inventent l'avenir.

ALCAN