

**Les ponts couverts au Québec,  
héritage précieux**

Jean Lefrançois, technicien  
Direction des structures  
Ministère des Transports du Québec

Exposé préparé pour la séance  
« Innovations en matière de génie des ponts (C) »

du congrès annuel de 2004 de  
l'Association des transports du Canada  
à Québec (Québec)

# Les ponts couverts au Québec, héritage précieux

## RÉSUMÉ

Le Québec compte 12 000 ponts-routes sur l'ensemble de son territoire. Moins de 1 % sont des ponts couverts. À elle seule, la province compte 57 % des ponts couverts canadiens dont le nombre est de 154. À l'échelle mondiale, le Québec abrite 7 % de ces structures en bois. Serait-il l'éden des ponts couverts?

Du début du XIX<sup>e</sup> siècle à la fin des années 50, le phénomène des ponts couverts est indissociable de l'histoire du Québec, car beaucoup de ces ouvrages en bois étaient indispensables : lieux de passage, ils sont alors le catalyseur de nouvelles colonies. La vie s'y greffe. Ces « ponts de colonisation » unissent les rives, facilitent la mise en marché des produits du terroir et donnent accès aux lieux de culte, véritable ciment de la société québécoise en ces temps où le clergé exerce un pouvoir réel. La mise en service sur les cours d'eau de ces constructions ouvrées signifiait la plupart du temps la marche vers une économie prometteuse et des jours meilleurs.

Jadis, il s'en est bâti près de 1 500. Le pont couvert québécois s'est transformé au fil des décennies. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les styles sont très variés et parfois enrubannés de coquetterie. Les ponts affichent ni plus ni moins les talents d'architecte et de charpentier de leur constructeur comme de véritables signatures. Qui aurait cru à une telle variété de ponts couverts au Québec? Un siècle d'usage plus tard, vers 1905, la conception des ponts couverts atteint un degré de perfectionnement élevé au moment où les fonctionnaires provinciaux du ministère de la Colonisation dessinent le pont « Town québécois », archétype peu coûteux et très peu changeant, mais d'une efficacité extrême que l'on ne retrouvera nulle part ailleurs dans le monde. En cinquante ans, 500 ponts Town québécois sont construits.

De nos jours, pour les petites communautés vivant à côté de ces belles charpentes d'autrefois, le pont couvert représente un patrimoine sans égal. Depuis les 20 dernières années, le ministère des Transports du Québec a investi beaucoup dans le but d'en assurer la pérennité. Ces derniers temps, nous assistons à un éveil collectif pour sauvegarder les 88 ponts couverts authentiques disséminés dans toutes les régions du Québec. Jadis, les ponts couverts au Québec étaient considérés comme des constructions durables, aujourd'hui ces traverses d'antan sont réputées héritage précieux.

## INTRODUCTION

Le Québec compte 12 000 ponts-routes sur l'ensemble de son territoire. Moins de 1 % sont des ponts couverts<sup>(1)</sup>. À elle seule, la province compte 57 % des ponts couverts canadiens dont le nombre est de 154. À l'échelle mondiale, le Québec abrite 7 % de ces structures en bois. Serait-il l'éden des ponts couverts?

## AU DÉBUT

Le territoire habitable est vaste et pourvu d'un très grand nombre de rivières et d'affluents. Ce morcellement naturel d'une terre neuve à coloniser de l'intérieur oblige les premiers arrivants à y bâtir de multiples routes avec des ponts et ponceaux. Moins de 20 ans après leur mise en service, ces ponts primitifs en bois nécessitent généralement d'importants travaux d'entretien ou de reconstruction s'avérant fort coûteux. Exaspérés de refaire à neuf ces ouvrages, les ancêtres plutôt ingénieux qu'ingénieurs optent pour des ponts qualifiés à l'époque de « durables ».



Archives nationales du Québec à Chicoutimi, collection de la Société historique du Saguenay, carton no 9572, année 1895.

Fig. 1 : Le pont Taillon construit à Saint-Félicien en 1895. Disparu en 1908.

En Amérique du Nord, c'est au Québec que des ponts couverts « authentiques » sont déployés le plus tardivement. L'histoire des ponts couverts au Québec s'étale sur plus de 135 ans de mises en service. Du début du XIX<sup>e</sup> siècle à la fin des années 50, le phénomène des ponts couverts est indissociable de l'histoire du Québec, car beaucoup de ces ouvrages en bois étaient indispensables : lieux de passage, ils sont alors le catalyseur de nouvelles colonies. La vie s'y greffe.

## QU'EST-CE QU'UN PONT COUVERT AUTHENTIQUE?

« Une définition généralement acceptée d'un pont couvert compte plusieurs volets. Il s'agit d'une construction de bois, munie d'un toit, érigée au-dessus d'un ravin, d'un cours d'eau ou d'un obstacle à franchir (voie ferrée, route, etc.), conçue pour la libre circulation des personnes ou des véhicules, dont les fermes [poutres triangulées] supportent effectivement l'ensemble de la structure<sup>(2)</sup>. »

Cependant, nous retrouvons quelques exceptions : des ponts couverts sans toit. Ces structures sont relativement méconnues mais tout autant couvertes. Dites « mi-hauteur » ou « demi-charpente », elles sont constituées de deux fermes de faible hauteur. Le sommet des fermes est revêtu d'un chaperon en bardeaux de bois et l'âme recouverte de part et d'autre de lambris. Ce dispositif protège la charpente, mais à un degré moindre qu'avec un toit conventionnel. Plusieurs centaines de ces ponts peu banals se présentaient au hasard des chemins de colonie au siècle dernier. Aujourd'hui, un seul pont mi-hauteur subsiste à Saint-Eugène-de-Chazel dans la municipalité de la Baie-James.



Archives nationales du Québec à Québec, cote : P1000.S4.D81 (P713.1/31), année 1920.

Fig. 2 : Pont mi-hauteur en terre de colonisation. Disparu.

Finalement, un type de pont couvert à tablier supérieur, c'est-à-dire dont le plancher se retrouve sur le sommet des fermes, fut popularisé dans une moindre mesure par les compagnies ferroviaires. On dit « couvert » parce que ces fermes étaient lambrissées. Aucun exemplaire ne subsiste.

## MAIS POURQUOI MUNIR LES PONTS D'UN TOIT ET DE LAMBRIS?

C'est une simple question économique qui n'a rien à voir avec le romantisme. D'un point de vue se limitant uniquement au matériau, une charpente en bois à l'abri sous un toit et un lambris a une durée de vie qui se compte en termes de siècles alors qu'une charpente exposée, à cette époque, ne durait guère plus de 20 ans. Ces faits et observations sont notés couramment dans les rapports d'inspection des différentes organisations responsables des ponts et démontrent que celles-ci ont compris assez tôt le gain fort intéressant obtenu de l'usage d'une simple toiture.

## LES SEPT FERMES COURANTES AU QUÉBEC

Les ponts couverts se distinguent fondamentalement par le type de ferme qui supporte l'ensemble. De 1800 à 1850, les fermes en bois telles que nous les connaissons aujourd'hui se définissent. Aux États-Unis, l'arrivée du cheval à vapeur marque le pas d'un véritable laboratoire d'ingénierie où les concepteurs s'inspirent les uns les autres<sup>(3)</sup>.

Une précision s'impose : les fermes confondues pour des murs sont les pièces maîtresses du pont. Il n'y a pas de pont sans ces éléments porteurs.

Voici une revue des sept fermes de ponts les plus employées au Québec parmi une douzaine de types, leurs variantes et multiples combinaisons tirés d'un catalogue.

### À poinçon simple (libre de droit)

Le pont à poinçon simple fut largement utilisé au Québec sur une période de 200 ans s'étendant de 1750 à 1950. Cet ouvrage faisait un usage rationnel des matériaux<sup>(4)</sup> et était utile pour franchir des portées de 6 à 18 mètres<sup>(5)</sup>. Son agencement est un système triangulé qui s'avère « indéformable », puisque le tablier est soutenu en son point milieu par un poinçon en bois ou à tirants qui ramène les charges au sommet de deux diagonales en bois massif en butées dans les unités de fondation.



Archives nationales du Québec à Québec, auteur : Raymond Marchand, cote : E6,S7,P1,2673, année 1943.

*Fig. 3 : Pont à poinçon simple. Certains d'entre eux étaient couverts.*

### À poinçons doubles (libre de droit)

Ce dérivé de la ferme à poinçon simple a vu le jour en Europe centrale pendant la Renaissance. Les constructeurs de ponts de bois pouvaient utiliser la ferme à poinçons doubles pour traverser des obstacles de 6 à 24 mètres. Elle se déclinait en plusieurs variantes. Exception faite des ponts suspendus, il était difficile de faire mieux en matière de rapport matériaux par mètre de tablier. Il n'y avait aucun droit de patente sur cette ferme.



Archives nationales du Québec à Québec, cote : P1000,S4,D81 (P713.1/8), année 1915.

Fig. 4 : Pont à poinçons doubles. Certains d'entre eux étaient couverts.

### À poinçons multiples (libre de droit)

Conçu dès le XVI<sup>e</sup> siècle par l'Italien Andrea Palladio, le pont à poinçons multiples est adapté aux normes de conception des ponts de chemins de fer états-uniens trois siècles plus tard. Cette ferme était libre de droit et les concepteurs l'utilisaient dans le cas de portées s'étendant de 15 à 30 mètres. Constituée d'un nombre réduit de pièces massives, cette ferme robuste exigeait une grande minutie de la part des charpentiers. La préparation des joints à mortaise et tenon pourrait, entre autres, lui avoir mérité la défaveur des constructeurs. Selon les données acquises à ce jour, un minimum d'une trentaine de ponts-routes couverts auraient bénéficié de cette charpente.

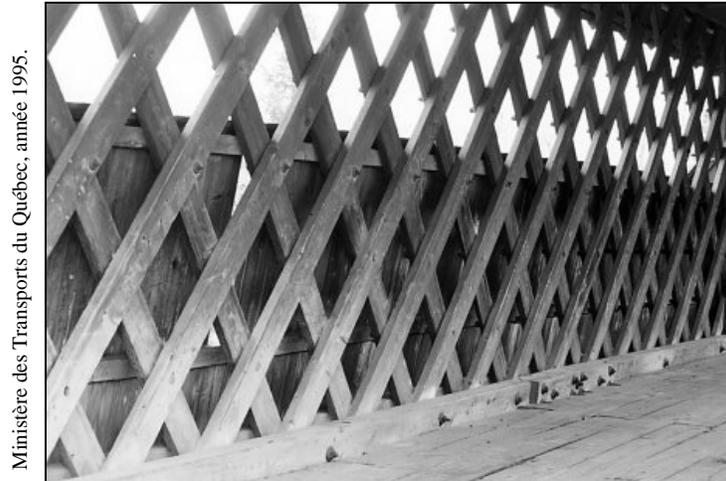
Ministère des Transports du Québec, année 1986.



Fig. 5 : Détail d'une ferme à poinçons multiples.

## Town (brevetée en 1820)

Connu principalement comme un architecte du Connecticut, Ithiel Town a mené une solide carrière qui influença la montée du style néo-gothique dans la construction d'édifices religieux<sup>(6)</sup>.



Ministère des Transports du Québec, année 1995.

Fig. 6 : Détail d'une ferme Town.

À la suite de ses expérimentations dans les ponts de bois, Town conçut un nouveau type de ferme droite innovante fabriquée uniquement au moyen d'une combinaison simple de madriers de dimensions commerciales (de 2 à 4 pouces) assemblés au moyen de chevilles de bois<sup>(7)</sup>, et ce, au détriment des fermes concurrentes construites de bois massif. Ce nouveau modèle à âme à treillis d'une conception si simple nécessitait le service de charpentiers le moins habiles disponibles dans les environs aux dépens des fermes concurrentes qui, plus complexes, requéraient l'emploi de personnels spécialisés pour les travaux. Malgré l'absence de pièces lourdes dans sa charpente, la ferme Town avait néanmoins la capacité de supporter des travées avoisinant les 67 mètres<sup>(8)</sup>.

Un peu plus populaire au Québec que les autres types de fermes nord-américaines, le modèle Town fut reproduit au XIX<sup>e</sup> siècle dans une cinquantaine de constructions environ.

## Howe (variante non brevetée)

William Howe, issu d'une famille d'inventeurs du Massachusetts, obtint son premier brevet américain le 10 juillet 1840. Les lettres patentes protègent la conception d'une ferme en bois et de quelques variantes. Parmi tous les plans imaginés par Howe, un en particulier, non breveté, perfectionne une ferme d'un compétiteur (Stephan Harriman Long) en lui substituant les poinçons de bois par des tirants en acier. Des tendeurs permettaient un ajustement périodique des tirants. Rendue populaire au point de devenir la norme<sup>(9)</sup> pour les ponts ferroviaires, cette ferme hybride (la première incorporant du fer dans sa triangulation) éclipça celle de Long et servit jusqu'au siècle suivant<sup>(10)</sup>.

Ministère des Transports du Québec, année 1995.



Fig. 7 : Détail d'une ferme Howe.

### McCallum (brevetée en 1851)

Daniel Craig McCallum, charpentier-constructeur de ponts de Rochester à New York, intègre admirablement l'arc et la ferme dans un nouveau design qu'il nomme « *Inflexible Arched Truss* ». Brevetée en 1851, son idée novatrice est d'induire une « précontrainte » primitive dans la charpente à même la corde supérieure arquée, et ce, au moyen d'un système de diagonales en bois et de tirants.

Ministère des Transports du Québec, année 1995.



Fig. 8 : Détail d'une ferme McCallum.

Reconnue comme une excellente charpente, les compagnies de chemin de fer aux États-Unis auraient fait construire au-delà de 150 ponts McCallum<sup>(11)</sup>. Malgré ses mérites, le montage de cette ferme exigeait un degré élevé de savoir-faire et disqualifiait le charpentier non spécialisé. De ce fait, la ferme McCallum a été abandonnée peu à peu en moins de 20 ans.

### Town québécois (libre de droit)

Vers 1905, les praticiens et les ingénieurs du ministère de la Colonisation ont perfectionné le modèle Town original après plus de 85 années d'usage. Pour rendre la construction des ponts couverts encore moins coûteuse et plus rapide, ceux-ci œuvrèrent au développement d'une variante de la ferme d'Ihiel Town qui permettrait d'optimiser les quantités de bois nécessaires et d'écourter la durée des chantiers. Pour ce faire, les dimensions des pièces furent réduites (*en compensant la perte de résistance du treillis par l'ajout de poteaux verticaux*) et les assemblages à chevilles de bois (*cette mise en œuvre était longue*) furent remplacés par des assemblages cloutés. Les vertus

affichées de ce nouveau « pont à treillis » permettaient la coupe d'épinettes rouges des boisés environnants et l'emploi de bons charpentiers du coin.



Ministère des Transports du Québec, année 1995.

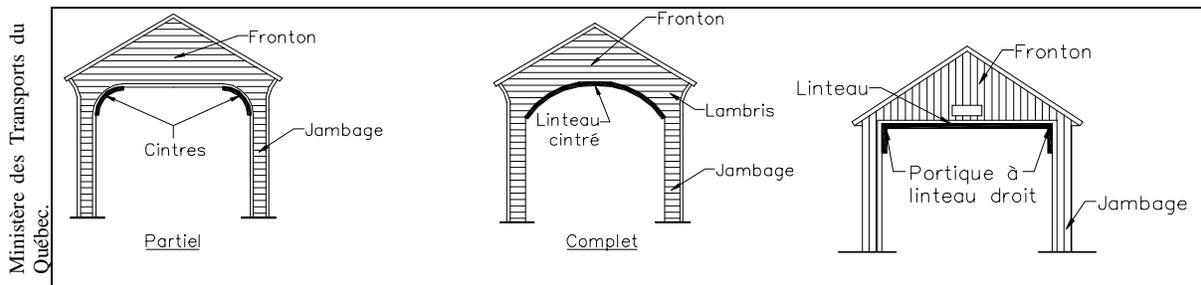
Fig. 9 : Détail d'une ferme Town québécois.

Dans l'histoire des ponts du Québec, le mouvement Town québécois prendra un essor tel qu'en l'espace de 50 ans, plus de 500 d'entre eux couvriront nos rivières. Ce phénomène prend fin vraisemblablement en Abitibi, à Rapide-des-Cèdres, aux environs de 1958<sup>(12)</sup>. Extrêmement efficaces, ces constructions typiquement québécoises furent « partenaires » du Ministère dans l'administration et l'occupation des terres de colonisation.

En 2004, 71 ponts couverts Town québécois tapissent les régions du Québec.

## DES STRUCTURES AVEC DU STYLE

Autrefois, il s'est bâti près de 1 500 ponts couverts en tout genre. Le pont couvert québécois s'est transformé au fil des décennies. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les styles sont très variés et parfois enrubannés de coquetterie. Les ponts affichent ni plus ni moins les talents d'architecte et de charpentier de leur constructeur comme de véritables signatures.



Ministère des Transports du Québec.

Fig. 10 : Quelques styles de portique.

Le portique, qu'il soit cintré, droit, à jambage évasé ou du style colonisation, représente un élément clé qui alloue énormément de cachet à un pont couvert. Par ailleurs, le jambage, les jambes de force taillées dans une racine courbe, les larmiers, les jets d'eau et autres accessoires caractérisant ce genre de pont constituent des ornements nécessaires et infiniment décoratives. Une combinaison équilibrée de ces éléments marque l'essence du « bâtiment ».

Ministère des Transports du Québec.



Fig. 11 : Jambage de force taillée dans une racine courbe.

Dans le « bon vieux temps », une teinture de couleur rouge, simple à préparer, était copieusement appliquée sur les granges, hangars et ponts couverts. Un tel engouement pour ce produit de fabrication domestique aura valu à ces ouvrages le surnom de « ponts rouges ». Cette caractéristique distinctive des ponts couverts québécois leur attribue une unicité reconnue même à l'étranger.

## LES PREMIERS PONTS COUVERTS AU QUÉBEC

Ce serait vraisemblablement à l'île des Moulins de Terrebonne<sup>(13)</sup> que se trouve la trace la plus ancienne d'un pont couvert au Québec. John Atkinson, architecte, relate la reconstruction en 1812 d'un « second ouvrage couvert (semblable au premier) » (dont la longueur est estimée à 43 mètres)<sup>(14)</sup> juxtaposé au moulin. Le modèle de ces ponts s'apparenterait à une conception médiévale. Selon les recherches de Gérard Arbour, ex-président de la Société québécoise des ponts couverts (organisme sans but lucratif dissous en 2002), il est admissible que le premier pont couvert de l'île des Moulins remonte à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et le début du XIX<sup>e</sup> siècle, période qui coïncide avec l'apparition des premiers ouvrages couverts sur le continent nord-américain.

Georges Hériot, grand maître des Postes, écrit dans une chronique de voyage<sup>(15)</sup> publiée en 1807 qu'un ouvrage à péage fut bâti deux ans plus tôt par Thomas Porteous entre le Bout-de-l'Île, Lachenais et Repentigny. Le court passage en question demeure le seul indice connu de l'érection d'un pont couvert à cet endroit. Ledit pont pourrait compter des similitudes avec le pont couvert suisse de Schaffhausen sur le Rhein conçu et construit de 1755-58 par Hans Ulrich Grubenmann, maître charpentier reconnu comme un génie par ses pairs.

Tiré de « The Evolution Of Wooden Bridge Trusses To 1850 », par J. G. James.

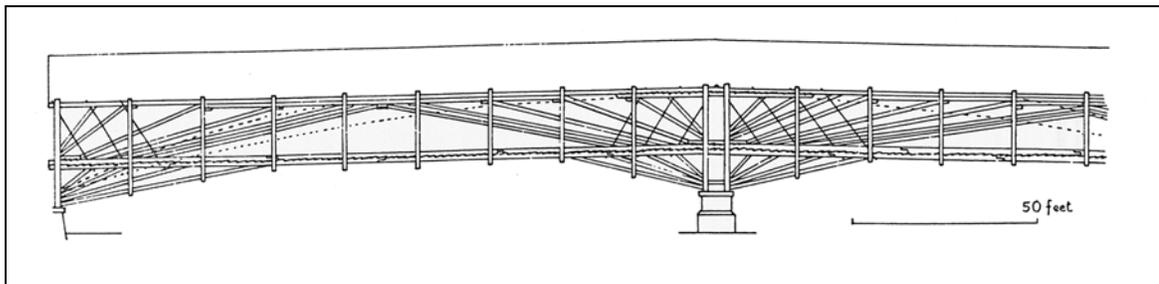
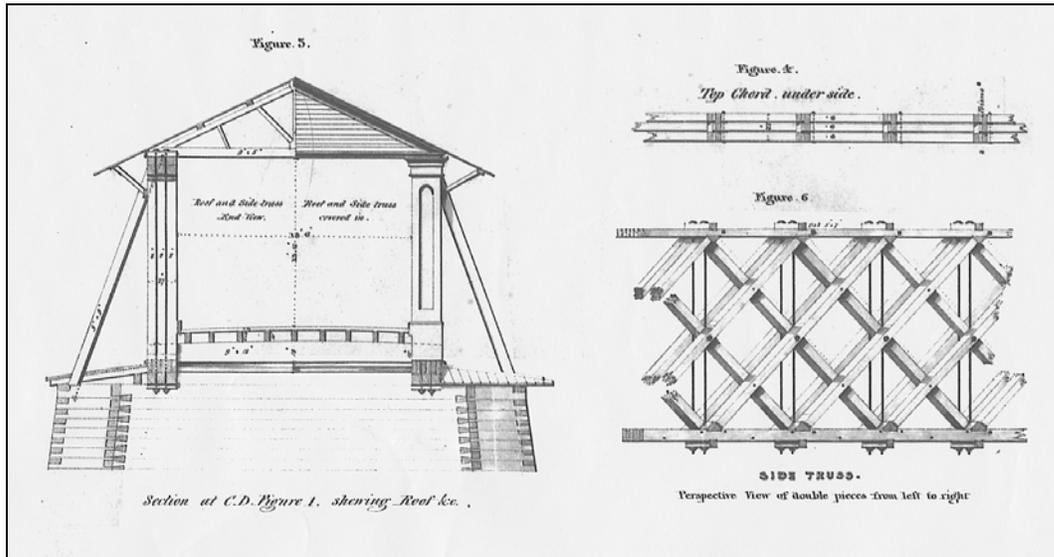


Fig. 12 : La ferme principale du pont couvert Schaffhausen.

## L'ENVOL D'UNE TECHNIQUE



Archives nationales du Canada, cote : NMC 21814 – élément 12 (extrait), année 1844.

Fig. 13 : Extrait du plan du pont couvert de Batiscan préparé en 1844 par Rubidge.

Le Bureau des Travaux publics du Canada tient une place importante dans le développement d'une technologie appelée à prendre son envol. Frederick Preston Rubidge<sup>(16)</sup>, connu comme architecte, prépare avec doigté des plans (conservés aux Archives nationales du Canada) élaborés de plusieurs ponts en bois, parfois majeurs, qui encore aujourd'hui suscitent beaucoup d'admiration. Les ouvrages dont il est le concepteur sont protégés au moyen d'un toit et l'on remarque la disposition de lambris verticaux jusqu'à la mi-hauteur sur les flancs des fermes. Le plus long pont couvert jamais construit au Québec a été conçu sous les auspices de Rubidge en 1844. De ses 377 mètres, la charpente Howe s'élevait sur la rivière Batiscan à Batiscan jusqu'en 1870. Les recherches se poursuivent pour retrouver une photographie permettant de contempler *de visu* « la merveille » en service.

Rubidge a conçu pour la rivière Saint-François à Richmond un autre pont couvert des plus intéressants. En 1848, l'ouvrage à quatre travées d'une longueur totale de 222 mètres fait usage de la ferme de type Burr, modèle ancien qui associe l'arc à la poutre droite. Ce pont, figurant sur certaines cartes postales anciennes, est démoli en 1882.

Mais, la véritable lancée dans l'implantation des ponts couverts n'apparaît que vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle alors que 7 % des ponts couverts québécois furent construits pendant la période 1880 à 1889. Cet élan émane d'un organisme nouvellement né : le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation.

## LE MINISTÈRE DE LA COLONISATION, MAÎTRE EN PONTS COUVERTS

En 1887, le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation (dont la mission est consacrée à l'implantation de colons sur des terres neuves) est créé par le gouvernement provincial d'Honoré Mercier. Si l'on en juge par le nombre colossal de constructions à comptabiliser au bilan de cette organisation (*active sur une période de près de 75 ans*) fort bien structurée, l'expertise en technique de pont dont jouissait cette équipe est indiscutable.

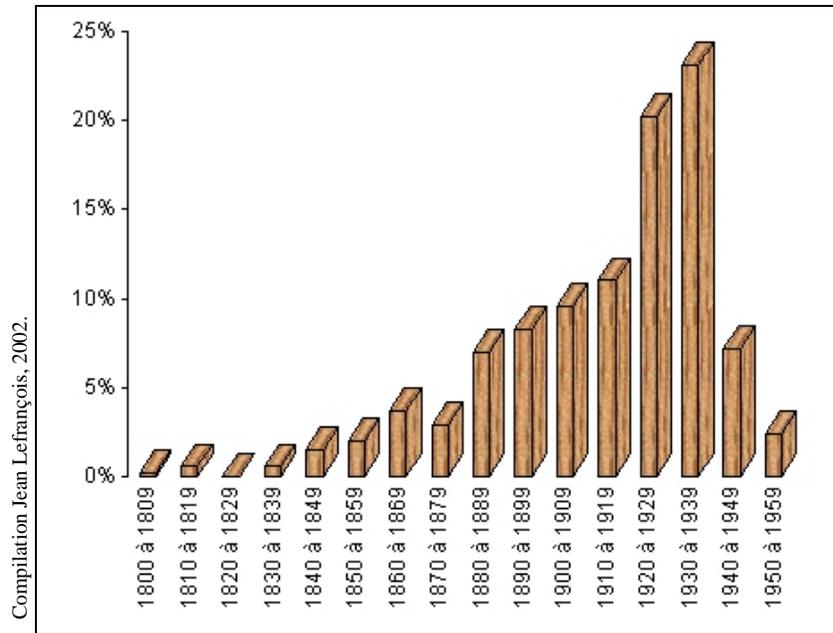


Fig. 14 : Ponts couverts construits au Québec par tranches de 10 ans de 1800 à 1959. Basé sur un échantillonnage de 545 ponts dont la date de construction est connue.

En effet, de 1890 à 1939, c'est plus de 72 % des ponts couverts qui seront mis en service. En extrapolant avec le nombre potentiel de ponts couverts ayant effectivement existé au Québec soit 1 500, il se serait érigé environ 1 080 ponts « rouges » dans la Belle Province pendant cette période. À juste titre, celle-ci peut être qualifiée « d'âge d'or » des ponts couverts<sup>(17)</sup>.

Ces « ponts de colonisation » construits à la queue leu leu unissent les rives, facilitent la mise en marché des produits du terroir et donnent accès aux lieux de culte, véritable ciment de la société québécoise en ces temps où le clergé exerce un pouvoir réel. La mise en service sur les cours d'eau de ces constructions ouvrées signifiait pour le colon la marche vers une économie prometteuse et des jours meilleurs.

Archives nationales du Québec à Québec,  
 auteur : Albert Roy, cote : E6,S7,P8208,  
 année 1942.

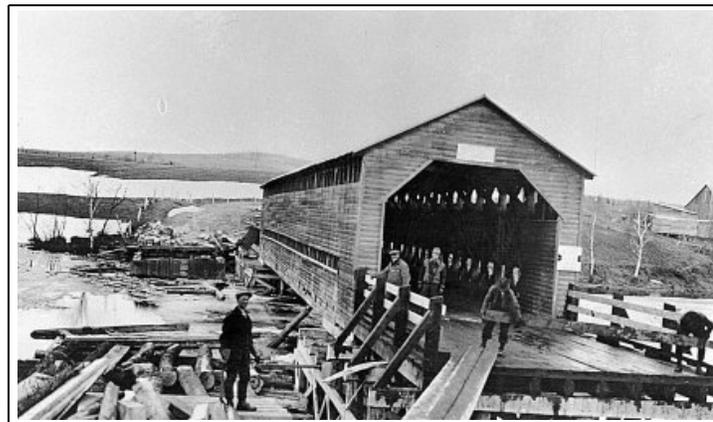


Fig. 15 : Le département de la Colonisation à l'œuvre au Lac Tapanie. Le bâtiment présente la « robe » typique d'un pont couvert Town québécois.

Comme nous l'avons vu précédemment, le lancement d'un modèle de pont couvert québécois abondamment exploité pour la cause « colonisation » aura démontré hors de tout doute le savoir-faire du département. Cependant, de très rares plans subsistent pour témoigner de cette épopée. Il en va de même des devis techniques. Cette absence critique de plans de construction pousse à croire que les techniques et méthodes étaient si bien rodées que les constructeurs exécutaient les travaux en fonction de plans types et selon les instructions reçues du département.

## FIN D'UNE ÈRE FÉCONDE

Dans les décennies 1940 à 1960, cette technique économique et innovatrice à l'origine devint peu à peu obsolète face à l'arrivée de nouveaux matériaux et nouvelles techniques dans l'ingénierie des ponts. D'ailleurs, de 1940 à 1979, c'est une chute dramatique du parc de ponts couverts puisque ce sont plus de 72 % d'entre eux qui sont rayés en 40 ans <sup>(18)</sup>.

En novembre 1961, une entente intervenue entre le ministère des Travaux publics et celui de la Colonisation rapatrie dans le giron des Travaux publics la construction et l'entretien des ponts de colonisation. L'ère des ponts couverts se termine définitivement. La modernisation du réseau routier entreprise vers 1950 s'appuie sur des ouvrages d'ingénierie moderne en béton armé.

À partir de 1980, l'extinction crainte par les militants et autres admirateurs de belles structures perd régulièrement du terrain. Peu à peu, en 20 ans de promotions, de discussions et de luttes en tout genre, on endigue les disparitions. L'ère de la sauvegarde commence au Québec.

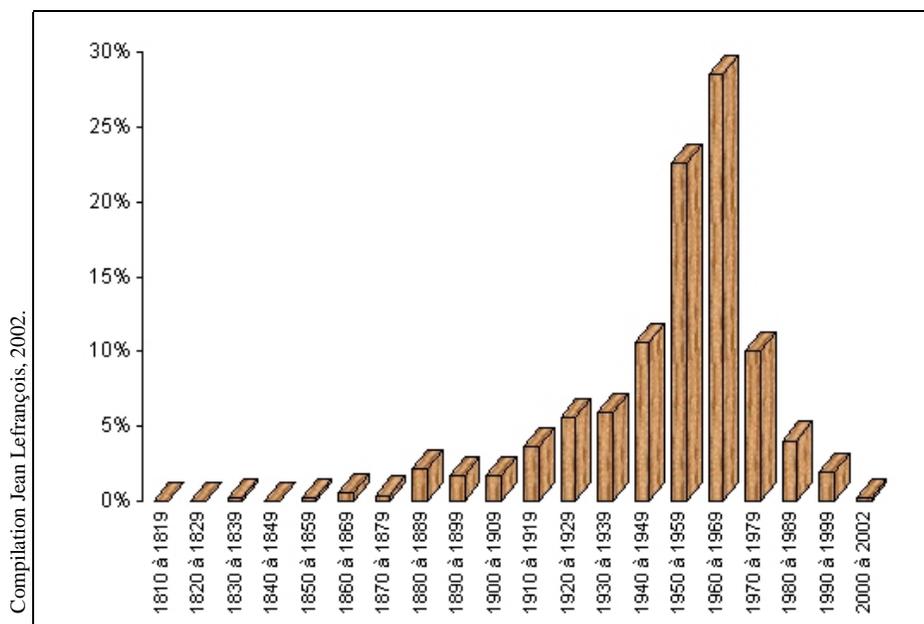


Fig. 16 : Ponts couverts disparus au Québec par tranches de 10 ans de 1810 à 2002. Basé sur un échantillonnage de 519 ponts dont la date de disparition est connue.

## UN HÉRITAGE PRÉCIEUX

Regards sur six ponts couverts considérés comme un « héritage précieux » du patrimoine bâti.

### Type McCallum – Le pont de Powerscourt

Véritable trésor national, cet ouvrage montréalais bâti à Elgin, au-dessus de la rivière Châteauguay en 1861 est le plus vieux pont couvert québécois. Classé monument historique en 1987, c'est le dernier spécimen de pont McCallum au monde.



*Fig. 17 : Le dernier pont couvert « arc-en-ciel » au monde.*

Ses deux travées de 24,4 et 26,0 mètres légèrement cambrées lui méritèrent le surnom de pont « arc-en-ciel »<sup>(19)</sup>. Ses portiques en surplomb au-dessus des approches lui donnent une longueur totale de 55,2 mètres.

## Type Howe – Le pont de Des Rivières

Ministère des Transports du Québec.



Fig. 18 : Le dernier pont couvert à ferme Howe au Québec.

À Notre-Dame-de-Stanbridge, en Montérégie, le pont de Des Rivières est l'un des plus beaux ponts du patrimoine. Construit en 1884, cet ouvrage est le seul qui ait subsisté de la vingtaine de ponts-routes couverts du type Howe qui furent construits au Québec.

Ce pont a fait les frais d'une restauration en 1998. La robe du pont, d'un rouge éclatant, se distingue par une ouverture latérale à la partie supérieure et par des lambris disposés à la verticale.

## Type poinçons multiples – Le pont McDermott

Dans les Cantons-de-l'Est demeurent les trois derniers spécimens de ponts couverts à ferme à poinçons multiples du Québec. Situé à Eaton, le plus vieux d'entre eux est encore en service et franchit la rivière Eaton depuis 1886. Pour peu que l'on pénètre sous son toit, à la hauteur des yeux, de superbes jambes de force taillées dans la racine d'un tronc d'arbre ornent admirablement la charpente. Le lambris de ce pont fut longtemps sans revêtement.



Ministère des Transports du Québec, année 1995.

Fig. 19 : Le plus vieux pont couvert à ferme à poinçons multiples existant au Québec en 1995.

## Type Town – Le pont McVetty-McKerry

En Estrie, dans la municipalité de Gould, au-dessus de la rivière aux Saumons, réside un superbe spécimen de pont à ferme Town à l'image du brevet de 1820. Malgré qu'il ne sert plus de pont-route depuis 1980, le pont McVetty-McKerry est tout de même en fête à tous les ans lorsqu'il se transforme en amphithéâtre. Construit en 1893, la forme et le style de ce pont couvert d'inspiration américaine ne manquent pas d'accrocher l'œil du voyageur : toiture rouge, lambris vertical, fenêtre latérale distinctive et portique en surplomb. Les chevilles de bois sont à l'honneur lors d'une marche dans les antres de cet ouvrage. Contrairement aux règles établies, les deux travées sont érigées sur de magnifiques éléments de fondation en maçonnerie. Ceci s'explique par le fait qu'à l'origine une superstructure métallique était anticipée.

Le toponyme McVetty-McKerry honore deux familles impliquées dans la construction du pont.



Ministère des Transports du Québec,  
année 1995.

Fig. 20 : Le pont McVetty-McKerry est un superbe spécimen de fermes Town avec chevilles de bois.

### Type mixte Town / poinçons doubles – Le pont Félix-Gabriel-Marchand

Situé à Mansfield-et-Pontefract en Outaouais, ce monument historique de 152 mètres est le seul pont au Québec possédant une ferme mixte Town/poinçons doubles. Le treillis Town est dit à deux diamants (*losange formé par l'entrecroisement des madriers de l'âme de la ferme*) comparativement à trois pour ce type de ferme. Ses caractéristiques l'animent d'un éclat particulier que l'on pense, entre autres, à son portique singulier formé d'un fronton à léger fruit, d'un linteau droit et de jambages à longs jets d'eau.



Auteur : Jean Lefrançois, année 2002.

Fig. 21 : Le portique singulier du pont Félix-Gabriel-Marchand.

En 1898, Augustus Brown, entrepreneur ontarien de Beachburg, se chargeait de construire le pont Félix-Gabriel-Marchand.

Maintes fois menacée par les glaces de la rivière Coulonge, la structure centenaire fait l'orgueil de la région.

### Type Town québécois – Le pont Perreault

La Chaudière, cette rivière connue pour ses fréquentes sorties de lit et sa propension à emporter et broyer tout ce qui se retrouve en travers de sa course, est riche en histoires de ponts. Les premiers habitants, tourmentés par cette étendue d'eau, construisirent des ouvrages aussi différents les uns des autres afin de la traverser : bac, pont flottant, pont saisonnier sur chevalets de bois, pont arqué à lambourdes, pont métallique bowstring, etc.

Collection Alice Bourque, auteur  
: Siméon Bourque, année 1927.



Fig. 22 : Le premier pont Perreault : un Town québécois pure laine.

Les ponts couverts de Notre-Dame-des-Pins jalonnent eux aussi l'histoire beauceronne. En 1928, moins d'un an après sa mise en service, le premier ouvrage cède sous l'embâcle et sa carcasse termine sa course disloquée sous le pont métallique de Beauceville<sup>(20)</sup>.

Ministère des Transports, auteur : Alain Rodrigue, année 2003.



Fig. 23 : Le deuxième pont Perreault remis à neuf en 2003.

Le deuxième pont est érigé en 1929. Cette fois-ci, le ministère de la Colonisation prévoit un dégagement suffisant pour le libre écoulement de la rivière et... ses débordements. L'ouvrage juché sur des éléments de fondation en béton de ciment représente l'archétype des ponts de colonisation : ferme Town québécois, portique de colonisation, fenêtre latérale, lambris de couleur rouge et toit de tôle. Désaffecté depuis 1969, l'imposant pont Perreault n'a pas sombré dans l'oubli pour autant, puisqu'il est un emblème régional figurant ici et là sur des articles de promotion, en page frontispice de revues, etc. Restauré en 2003, le pont vedette est classé monument historique l'année suivante.

## **ÉPILOGUE**

De nos jours, pour les petites communautés vivant à côté de ces belles charpentes d'autrefois, le pont couvert représente un patrimoine sans égal. Depuis les 20 dernières années, le ministère des Transports du Québec a investi beaucoup dans le but d'en assurer la pérennité. Ces derniers temps, nous assistons à un éveil collectif pour sauvegarder les 88 ponts couverts authentiques disséminés dans toutes les régions du Québec. Jadis, les ponts couverts au Québec étaient considérés comme des constructions durables, aujourd'hui ces traverses d'antan sont réputées héritage précieux.

## RÉFÉRENCES

1. THE NATIONAL SOCIETY FOR THE PRESERVATION OF COVERED BRIDGES, *35<sup>th</sup> anniversary world guide to covered bridges*, Edition 1989, 243 p.
2. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Gérald ARBOUR, Fernand CARON, Jean LEFRANÇOIS, *Les ponts couverts au Québec*, Québec, Les Publications du Québec, 2004.
3. J.A.L. WADDELL, *Bridge Engineering*, New York, John Wiley & Sons, 1925, p. 21.
4. Gaéтан FOREST, « Quelques charpentes de ponts en bois, parties 1 et 2 », *Le Pont'âge*, vol. 7, n<sup>os</sup> 2 et 3, 1988-1989.
5. Jack C. MCCORMAC, *Structural Analysis*, 4<sup>e</sup> éd., New-York, Harper & Row, 1984, p. 89-92.
6. Richard Sanders ALLEN, *Covered Bridges of the Northeast*, Massachusetts, The Stephen Green Press, 1957, p. 15.
7. AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS, *American Wooden Bridges*, Committee On History And Heritage Of American Civil Engineering, New-York, 1976, p. 33.
8. *Ibid.*, p. 156.
9. Theodore COOPER, *American Railroad Bridges*, New-York, Engineering News Publishing Co, 1889, p. 11.
10. Donald C. JACKSON, *Great American Bridges and Dams*, Washington, The Preservation Press, 1988, p. 24.
11. AMERICAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS, *loc. cit.*, p. 141.
12. Gérald ARBOUR, *Les ponts couverts du Québec, d'hier à aujourd'hui*, Longueuil, Arbour & Forest, 2003, liste informatique version 8g.
13. Guy PINARD, *Montréal, son histoire, son architecture*, t. 2, Montréal, Les Éditions La Presse, 1988, p. 107.
14. Georges GAUTHIER-LAROUCHE, *L'île des Moulins, à Terrebonne, un ensemble à restaurer*, Québec, Direction des monuments historiques, ministère des Affaires culturelles, 1976, chap. 7.
15. Gaéтан FOREST, « Des projets audacieux sur la rivière des Prairies », *Le Pont'âge*, vol. 5, n<sup>o</sup> 4, 1986, p. 4.
16. NMC 16945 item 12, Archives nationales du Canada (ANC) Ottawa, Frederick Preston Rubidge.
17. Jean LEFRANÇOIS, « Commentaires sur la liste des ponts couverts », *Le Pont'âge*, vol. 21, n<sup>o</sup> 4, été 2002, p. 13.
18. *Ibid.*
19. Gérald ARBOUR, *Les ponts rouges du Québec*, Longueuil, Société québécoise des ponts couverts, 1999, p. 10.
20. Gaéтан FOREST, « Un pont éphémère », *Le Pont'âge*, vol. 3, n<sup>o</sup> 2, 1984, p. 3.