



Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale

PAR COURRIEL

Québec, le 17 février 2025

Madame Caroline Lamothe
Directrice générale
Municipalité de Saint-Valérien-de-Milton
960, chemin de Milton
Saint-Valérien-de-Milton (Québec) J0H 2B0
dg@svm.quebec

Madame la Directrice générale,

Je vous informe que le ministère de la Culture et des Communications a procédé à l'analyse de la proposition de classement du pont Paré et que celle-ci n'a pas été retenue par le ministre, sur la recommandation du Ministère.

En effet, l'analyse a révélé que le pont Paré est un exemple représentatif, sans être unique ou exceptionnel, d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit « Baltimore petit ». À l'échelle du Québec, il subsiste une dizaine de ponts de ce type, dont certains plus anciens, ou encore comportant plus de travées. Néanmoins, considérant qu'il subsiste peu d'ouvrages de génie de ce type, sa conservation est souhaitable. Le ministère de la Culture et des Communications appuie les démarches du ministère des Transports et de la Mobilité durable afin de trouver une solution pour assurer la pérennité de ce pont d'intérêt patrimonial pour votre région. Dans ce contexte, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'attribuer un statut au pont en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel.

... 2

Si vous souhaitez obtenir des renseignements supplémentaires, je vous invite à communiquer avec M^{me} Véronique Michel, directrice de la Montérégie pour le Ministère, par courriel à cette adresse : veronique.michel@mcc.gouv.qc.ca.

Veuillez accepter, Madame la Directrice générale, mes meilleures salutations.

Le directeur,



Bruno Boisvert

c. c. M^{me} Véronique Michel, directrice, Direction de la Montérégie
M. André Charron, directeur général, MRC des Maskoutains

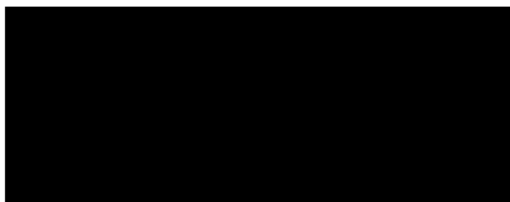
N/Réf. : 53321



Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale

PAR COURRIEL

Québec, le 17 février 2025



Madame,

La *Loi sur le patrimoine culturel* permet au ministre de la Culture et des Communications de classer tout bien patrimonial dont la connaissance, la protection, la mise en valeur ou la transmission présente un intérêt public.

Le ministre détermine si le bien présente un intérêt public en s'appuyant notamment sur l'évaluation de son intérêt patrimonial, mais également sur l'analyse de son état physique et de son contexte de conservation actuel. La méthode d'évaluation du Ministère est disponible sur le site officiel du gouvernement du Québec.

Par la présente, je vous informe que la proposition de classement du pont Paré n'a pas été retenue par le ministre, sur la recommandation du Ministère. En effet, l'analyse a révélé que le pont Paré est un exemple représentatif, sans être unique ou exceptionnel, d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit « Baltimore petit ». À l'échelle du Québec, il subsiste une dizaine de ponts de ce type, dont certains plus anciens comme le pont de Saint-Joseph-de-Beauce (P-793), ou encore comportant plus de travées comme celui de Saint-Casimir (P-6073). Néanmoins, la conservation de ce pont est souhaitable, et nous appuyons les efforts du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour trouver une solution afin d'assurer sa pérennité.

... 2

Je vous invite à communiquer avec M^{me} Véronique Michel, directrice de la Montérégie pour le Ministère, par courriel à veronique.michel@mcc.gouv.qc.ca, pour obtenir de plus amples renseignements.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au patrimoine québécois et vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Le directeur,



Bruno Boisvert

c. c. M^{me} Véronique Michel, directrice, Direction de la Montérégie

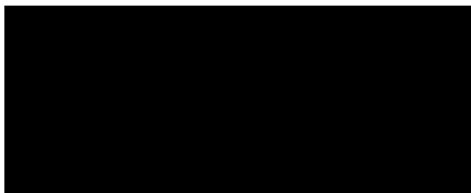
N/Réf. : 53321



Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale

PAR COURRIEL

Québec, le 17 février 2025



Monsieur,

La *Loi sur le patrimoine culturel* permet au ministre de la Culture et des Communications de classer tout bien patrimonial dont la connaissance, la protection, la mise en valeur ou la transmission présente un intérêt public.

Le ministre détermine si le bien présente un intérêt public en s'appuyant notamment sur l'évaluation de son intérêt patrimonial, mais également sur l'analyse de son état physique et de son contexte de conservation actuel. La méthode d'évaluation du Ministère est disponible sur le site officiel du gouvernement du Québec.

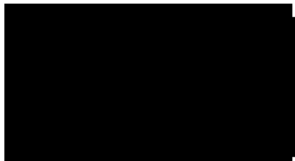
Par la présente, je vous informe que la proposition de classement du pont Paré n'a pas été retenue par le ministre, sur la recommandation du Ministère. En effet, l'analyse a révélé que le pont Paré est un exemple représentatif, sans être unique ou exceptionnel, d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit « Baltimore petit ». À l'échelle du Québec, il subsiste une dizaine de ponts de ce type, dont certains plus anciens comme le pont de Saint-Joseph-de-Beauce (P-793), ou encore comportant plus de travées comme celui de Saint-Casimir (P-6073). Néanmoins, la conservation de ce pont est souhaitable, et nous appuyons les efforts du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour trouver une solution afin d'assurer sa pérennité.

... 2

Je vous invite à communiquer avec M^{me} Véronique Michel, directrice de la Montérégie pour le Ministère, par courriel à veronique.michel@mcc.gouv.qc.ca, pour obtenir de plus amples renseignements.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au patrimoine québécois et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur,



Bruno Boisvert

c. c. M^{me} Véronique Michel, directrice, Direction de la Montérégie

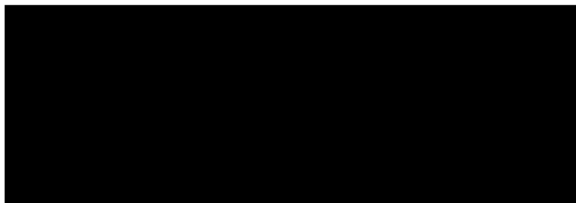
N/Réf. : 53321



Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale

PAR COURRIEL

Québec, le 17 février 2025



Madame,

La *Loi sur le patrimoine culturel* permet au ministre de la Culture et des Communications de classer tout bien patrimonial dont la connaissance, la protection, la mise en valeur ou la transmission présente un intérêt public.

Le ministre détermine si le bien présente un intérêt public en s'appuyant notamment sur l'évaluation de son intérêt patrimonial, mais également sur l'analyse de son état physique et de son contexte de conservation actuel. La méthode d'évaluation du Ministère est disponible sur le site officiel du gouvernement du Québec.

Par la présente, je vous informe que la proposition de classement du pont Paré n'a pas été retenue par le ministre, sur la recommandation du Ministère. En effet, l'analyse a révélé que le pont Paré est un exemple représentatif, sans être unique ou exceptionnel, d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit « Baltimore petit ». À l'échelle du Québec, il subsiste une dizaine de ponts de ce type, dont certains plus anciens comme le pont de Saint-Joseph-de-Beauce (P-793), ou encore comportant plus de travées comme celui de Saint-Casimir (P-6073). Néanmoins, la conservation de ce pont est souhaitable, et nous appuyons les efforts du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour trouver une solution afin d'assurer sa pérennité.

... 2

Je vous invite à communiquer avec M^{me} Véronique Michel, directrice de la Montérégie pour le Ministère, par courriel à veronique.michel@mcc.gouv.qc.ca, pour obtenir de plus amples renseignements.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au patrimoine québécois et vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Le directeur,



Bruno Boisvert

c. c. M^{me} Véronique Michel, directrice, Direction de la Montérégie

N/Réf. : 53321



Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale

PAR COURRIEL

Québec, le 17 février 2025

Monsieur Frédéric Pellerin
Sous-ministre adjoint
Sous-ministériat à l'ingénierie et aux infrastructures
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
frederic.pellerin@transports.gouv.qc.ca

Monsieur le Sous-Ministre adjoint,

La *Loi sur le patrimoine culturel* permet au ministre de la Culture et des Communications de classer tout bien patrimonial dont la connaissance, la protection, la mise en valeur ou la transmission présente un intérêt public.

Le ministre détermine si le bien présente un intérêt public en s'appuyant notamment sur l'évaluation de son intérêt patrimonial, mais également sur l'analyse de son état physique et de son contexte de conservation actuel. La méthode d'évaluation du Ministère est disponible sur le site officiel du gouvernement du Québec.

Je vous informe que la proposition de classement du pont Paré, dont vous êtes propriétaire, n'a pas été retenue par le ministre, sur la recommandation du Ministère. Le pont Paré est un exemple représentatif d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit « Baltimore petit ». À l'échelle du Québec, il subsiste une dizaine de ponts de ce type, dont certains plus anciens comme le pont de Saint-Joseph-de-Beauce (P-793), ou encore comportant plus de travées comme celui de Saint-Casimir (P-6073). De plus, le ministère de la Culture et des Communications considère que le contexte du pont Paré ne justifie pas son classement.

... 2

En effet, le pont Paré est la propriété de votre ministère, qui a réitéré son intention de trouver une solution pour assurer sa pérennité. Dans un souci d'exemplarité de l'État en matière de patrimoine, nous vous encourageons à poursuivre dans cette voie et réitérons notre disponibilité pour vous accompagner dans cette importante démarche.

Je vous invite à communiquer avec M^{me} Véronique Michel, directrice de la Montérégie pour le Ministère, par courriel à veronique.michel@mcc.gouv.qc.ca, pour obtenir de plus amples renseignements.

Veuillez accepter, Monsieur le Sous-Ministre adjoint, mes meilleures salutations.

Le directeur,



Bruno Boisvert

c. c. M^{me} Véronique Michel, directrice, Direction de la Montérégie
M. Didier Lambert Toni, sous-ministre adjoint, Sous-ministériat aux territoires
de l'Ouest

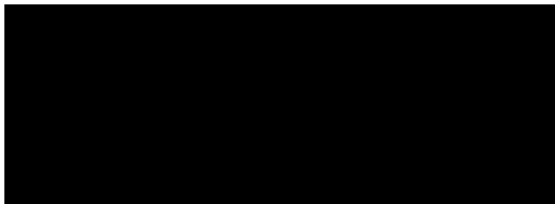
N/Réf. : 53321



Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale

PAR COURRIEL

Québec, le 17 février 2025



Monsieur,

La *Loi sur le patrimoine culturel* permet au ministre de la Culture et des Communications de classer tout bien patrimonial dont la connaissance, la protection, la mise en valeur ou la transmission présente un intérêt public.

Le ministre détermine si le bien présente un intérêt public en s'appuyant notamment sur l'évaluation de son intérêt patrimonial, mais également sur l'analyse de son état physique et de son contexte de conservation actuel. La méthode d'évaluation du Ministère est disponible sur le site officiel du gouvernement du Québec.

Par la présente, je vous informe que la proposition de classement du pont Paré n'a pas été retenue par le ministre, sur la recommandation du Ministère. En effet, l'analyse a révélé que le pont Paré est un exemple représentatif, sans être unique ou exceptionnel, d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit « Baltimore petit ». À l'échelle du Québec, il subsiste une dizaine de ponts de ce type, dont certains plus anciens comme le pont de Saint-Joseph-de-Beauce (P-793), ou encore comportant plus de travées comme celui de Saint-Casimir (P-6073). Néanmoins, la conservation de ce pont est souhaitable, et nous appuyons les efforts du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour trouver une solution afin d'assurer sa pérennité.

... 2

Je vous invite à communiquer avec M^{me} Véronique Michel, directrice de la Montérégie pour le Ministère, par courriel à veronique.michel@mcc.gouv.qc.ca, pour obtenir de plus amples renseignements.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au patrimoine québécois et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur,



Bruno Boisvert

c. c. M^{me} Véronique Michel, directrice, Direction de la Montérégie

N/Réf. : 53321

Direction des Politiques et de l'Évaluation patrimoniale

ANALYSE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

IMMEUBLE OU SITE PATRIMONIAL

INFORMATION SUR LE BIEN

Dossier	Pont Paré (ID PIMIQ 217960)
Région administrative	16 – Montérégie
Adresse	10 ^e Rang (pont enjambant la rivière Noire)
Chargé(e) d'analyse	Sylvain Lizotte (Direction des politiques et de l'évaluation patrimoniale)

ICONOGRAPHIE



Québec
Édifice Guy-Frégault
225, Grande Allée Est, RC-C
Québec (Québec) G1R 5G5
Téléphone : 418 380-2337
Télécopieur : 418 380-2336
www.mcc.gouv.qc.ca

Montréal
Édifice Le Wilder
1435, rue de Bleury, 8^e étage
Montréal (Québec) H3A 2H7
Téléphone : 514 873-0011
Télécopieur : 514 864-2448

DESCRIPTION

Le pont Paré est un ouvrage de génie civil conçu en 1919 et construit en 1920. Ce pont comporte une seule travée mesurant 67,1 m de long. Sa structure métallique à poutres triangulées est du type « Baltimore petit », qui s'inscrit dans la famille des structures métalliques dites Pratt. Les portiques d'extrémité de type Warren double intersection contribuent au contreventement des fermes. L'ouvrage repose sur des culées en béton et présente un tablier inférieur en bois. Les pièces métalliques sont assemblées avec des rivets.

Le pont Paré permet de franchir la rivière Noire, par le 10e Rang, dans la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton. L'environnement du pont est rural et comprend des champs en culture.

CHAÎNE DES TITRES

Aucune chaîne de titres n'a été réalisée pour ce dossier puisqu'il s'agit d'un pont, et que ce dernier est situé sur une portion de territoire non cadastré.

ANALYSE

Un nouveau territoire ouvert à la colonisation

À la fin du XVIII^e siècle, le territoire qui comprend aujourd'hui Saint-Valérien-de-Milton et son pont Paré n'est pas colonisé. Il se situe à l'est de la seigneurie de Saint-Hyacinthe, aussi dite seigneurie de Dessaulles, et au sud de la seigneurie de Ramezay. Ce territoire forme ce que l'on nomme alors les « Eastern Townships » ou Cantons de l'Est en français.

Le 29 janvier 1803, ce territoire est proclamé en canton sous le nom de Milton. À la même époque, les cantons voisins sont également proclamés. Le canton de Milton est bordé par la seigneurie de Saint-Hyacinthe à l'ouest, la seigneurie de Ramezay et le canton de Upton au nord, le canton de Roxton à l'est et le canton de Granby au sud. Rapidement, la mise en valeur du territoire débute puisque les anciennes seigneuries du Régime français sont surpeuplées. Le canton de Milton est boisé, relativement plat dans la vallée de la rivière Noire et propice à l'agriculture.

Le territoire actuel de Saint-Valérien-de-Milton est instauré en paroisse religieuse par décret canonique le 29 février 1856 puis en municipalité de canton sous le nom de Sainte-Valérien-de-Milton le 13 mai 1857.

Un premier réseau routier

Afin de mettre en valeur le territoire du canton de Milton et des cantons adjacents, il est nécessaire de mettre en place un réseau de communication. Le canton de Milton ne possède pas de rivière navigable, et il ne sera pas desservi par un chemin de fer dans sa portion centrale où se trouve Saint-Valérien-de-Milton. Son réseau de communication est donc exclusivement terrestre et carrossable. Un premier chemin nord-sud est mis en place, passant par le hameau de l'Égypte. Par la suite, entre 1867 et 1884, des routes sont aménagées aux limites des rangées des lots du canton, dans un axe est-ouest. Au

sud du canton, le rang de l'Égypte est implanté entre les rangées de lots VI et VII. L'axe du chemin de Saint-Dominique et du chemin de Roxton passe au cœur de l'actuel noyau villageois et relie les villages voisins de Saint-Dominique et de Roxton. Il est aussi connu comme étant le 9^e Rang, implanté aux limites rangées de lots VIII et IX du canton. Plus au nord, le 10^e Rang mène à Saint-Hyacinthe. C'est sur ce rang que sera érigé le pont Paré. Un dernier axe est-ouest est implanté entre les rangées de lots X et XI. Le noyau villageois de Saint-Valérien-de-Milton prend forme à la rencontre de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest formé du chemin de Saint-Dominique et du chemin de Roxton. Encore de nos jours, le réseau viaire conserve sa configuration mise en place au XIX^e siècle.

Un lieu de passage ancien

Les quatre parcours anciens est-ouest du canton de Milton, dans leur progression vers l'ouest, rencontrent la rivière Noire. Celle-ci coule dans un axe nord-sud à l'ouest du canton. Il est donc nécessaire d'établir des ponts afin de franchir le cours d'eau.

Le premier pont du 10^e Rang est aménagé à l'emplacement de l'actuel pont Paré, probablement vers 1875. Son aménagement est contemporain de l'ouverture de la voie publique. Au même moment, des ponts sont aménagés sur le rang de l'Égypte et sur le 9^e Rang. Ces trois ponts en bois permettent une circulation est-ouest. Ils sont privés, et ils sont exploités comme ponts à péage avec des licences. À cette époque, les ponts sont majoritairement privés, et l'exploitation d'une licence de péage est une entreprise florissante. Les licences pour les barrières à péage sur les routes ou sur les ponts sont accordées par les comtés en vertu de l'*Acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada* de 1855. Après la fondation du Canada, la province adopte le *Code municipal du Québec* de 1870 puisqu'il s'agit maintenant d'un de ses champs de compétence. Le code habilite les municipalités locales à prendre un règlement pour accorder des licences pour les barrières à péage sur les routes et les ponts en vertu de l'article 541.

Le pont du 10^e Rang serait sous licence à Pierre Harnois dans les années 1870. En 1880, le pont du 10^e Rang passerait sous licence à Joseph Paré (1831-1924) père, puis à son fils Joseph (1860-1948). Joseph Paré fils donnera son nom au pont actuel. Paré est cultivateur dans la paroisse de Saint-Valérien-de-Milton, et ses terres sont aux abords de la route, à l'est de la rivière. Les attributions de licences n'ont pu être validées puisqu'aucun document n'a été trouvé dans BANQ numérique, que les recensements ne mentionnent pas cette activité pour les Harnois ou les Paré et que les actes du Registre foncier n'en parlent pas.

Lors de l'établissement du cadastre de la paroisse de Saint-Valérien-de-Milton en 1884, le lot 385 borde le pont. Ce terrain enclavé dans le lot 384 appartient à Joseph Paré fils. Ce lot pourrait correspondre à une maison ou une barrière à péage (*toll house*), ce qui expliquerait l'établissement de ce tout petit lot. Les abords du pont, à l'est de la rivière Noire, sont associés à la famille Paré jusqu'aux années 1970.

Un pont métallique moderne

Au début du XX^e siècle, le pont de bois du 10^e Rang ainsi que celui du rang de l'Égypte sont en mauvais état. Le pont du 9^e Rang, qui mène au village, était aussi en mauvais état, et un accident s'y était produit en 1907. Le pont du rang de l'Égypte est détruit en 1917. Les citoyens de Saint-Valérien-de-Milton demandent alors de reconstruire le pont

de l'Égypte et le pont du 10^e Rang en métal. Depuis 1887, le gouvernement du Québec mettait l'accent sur la construction de ponts métalliques puisqu'ils avaient une durée de vie plus longue que les ouvrages de bois. De plus, le gouvernement privilégiait l'abolition des ponts privés à péage. Après des démarches de municipalité de Saint-Valérien-de-Milton, le ministère des Travaux publics et du Travail accorde une subvention en 1919 pour la reconstruction des ponts du 10^e Rang et du rang de l'Égypte.

En avril 1919, l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics et du Travail, Joseph Ivan Édouard Vallée, conçoit les plans du pont Paré et du pont du rang de l'Égypte. Vallée propose des ponts métalliques à poutres triangulées de type Baltimore petit. Le type Baltimore petit s'inscrit dans la grande famille des fermes métalliques dites Pratt. La différence du type Baltimore petit réside dans l'ajout de pièces métalliques dans la partie inférieure des fermes pour assurer un meilleur contreventement. Ce type de pont est répandu en Amérique du Nord, et il en subsisterait maintenant une dizaine au Québec dont la construction s'échelonne de 1906 à 1933.

En 1920, le pont Paré est fabriqué par la compagnie MacKinnon Steel de Sherbrooke. La compagnie construit d'autres ponts métalliques ainsi que des structures pour des bâtiments, comme la structure de l'aréna d'Halifax (Nouvelle-Écosse) en 1921. Certaines pièces d'acier portent les marques Carnegie USA (Carnegie Steel Company) et Eastern USA (compagnie non identifiée). Les culées de béton du pont Paré sont érigées par l'entrepreneur Jean Ducharme en 1920. Le pont n'est pas considéré comme étant terminé au 31 mars 1920, selon le rapport annuel du ministère des Travaux publics et du Travail.

Le renouvellement des ponts de la rivière Noire

Autrefois très nombreux au Québec et symboles de modernité, les ponts métalliques à poutres triangulées commencent à disparaître au milieu du XX^e siècle. À partir de ce moment, ils sont remplacés progressivement par des ponts de béton de facture plus simple. Le tronçon de la rivière Noire dans la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton illustre bien cette situation. Il comptait trois ponts métalliques dans la première moitié du XX^e siècle. Un quatrième pont, dans le prolongement de la route 211, se trouvait à Upton. De ces quatre structures, seul le pont Paré subsiste, le pont de l'Égypte ayant été démoli en 2014. À cet égard, les ponts métalliques sont maintenant une rareté à l'échelle de la province.

Une volonté locale divisée

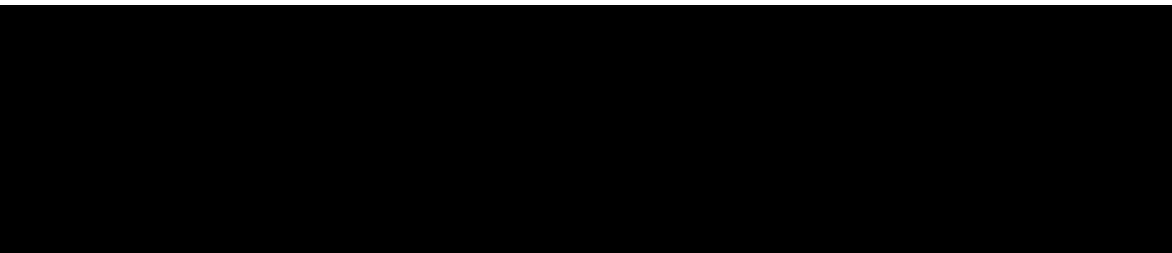
Le pont Paré est fermé à la circulation depuis 2014 puisque la structure présente des déficiences importantes. Au cours de son histoire, il avait subi quelques modifications, sans toutefois que celles-ci affectent significativement son authenticité. En effet, la plupart des poteaux décoratifs aux extrémités du pont ont disparu, tout comme les plaques mentionnant le fabricant du pont. Par ailleurs, les jambes de force courbe des portiques ont été retirées, et des boulons remplacent les rivets retenant autrefois les pièces de métal. Enfin, les garde-corps à treillis ont fait place à de nouveaux, de modèle plus récent s'intégrant moins bien au pont.

Depuis sa fermeture en 2014, le pont Paré a fait couler beaucoup d'encre. La fermeture du pont cause des désagréments aux citoyens qui circulent dans la région. Le rétablissement d'un lien routier est donc attendu depuis longtemps. Les agriculteurs locaux militent toutefois en faveur du remplacement du pont actuel plutôt que sa réfection comme le propose le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Selon eux, le pont est trop étroit par rapport à la machinerie agricole actuelle. Cette position a été endossée par la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton. La municipalité régionale de comté appuie maintenant cette position, après avoir défendu l'option de la conservation. Toutefois, plusieurs citoyens militent en faveur de la conservation du pont et de sa restauration en raison de son intérêt patrimonial.

ÉVALUATION PATRIMONIALE

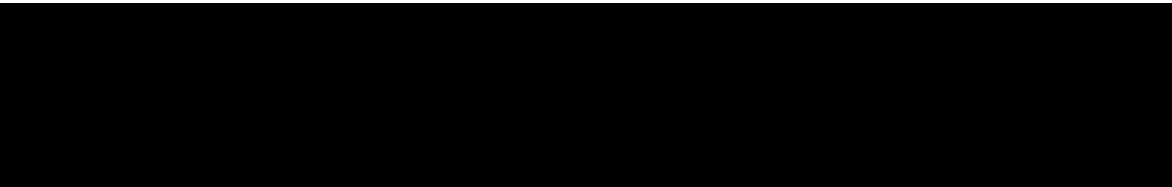
VALEUR HISTORIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur historique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.



VALEUR ARCHÉOLOGIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur archéologique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.



VALEUR ARCHITECTURALE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur architecturale, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR ARTISTIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur artistique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR EMBLÉMATIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur emblématique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR ETHNOLOGIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur ethnologique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR IDENTITAIRE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur identitaire, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR PAYSAGÈRE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur paysagère, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR SCIENTIFIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur scientifique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR SOCIALE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur sociale, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

VALEUR TECHNOLOGIQUE

Identification du critère d'intérêt et justification

Le bien témoigne d'une avancée technologique ou d'ingéniosité.

- Le pont Paré est un exemple bien préservé d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit Baltimore petit.

Le bien est associé à un concepteur important.

- Le pont Paré a été dessiné par l'ingénieur Joseph Ivan Édouard Vallée du ministère des Travaux publics et du Travail.
- Le pont Paré a été fabriqué par la MacKinnon Steel Company de Sherbrooke.

Éléments caractéristiques associés à la valeur

Le pont Paré conserve :

- ses fermes de type Baltimore petit;
- ses portiques de type Warren double intersection;
- son tablier inférieur de bois;
- ses culées de béton;
- un poteau décoratif.

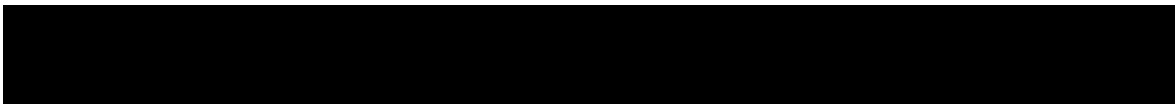
Analyse comparative

Le pont Paré est un exemple bien préservé d'un ouvrage de génie à poutres triangulées de type dit Baltimore petit

Au Québec, la généralisation de l'utilisation de ponts pour franchir les rivières se fait au XIX^e siècle. Il s'agit alors de ponts en bois, notamment des ponts couverts. Selon des estimations, environ 1000 ponts couverts auraient été bâtis. Des ponts couverts sont construits jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, dans certaines régions éloignées du Québec.

À la fin du XIX^e siècle, notamment dans le cadre de la *Politique des ponts métalliques*, instaurée par le gouvernement d'Honoré Mercier (1840-1894) en 1887, des ponts métalliques font leur apparition sur les rivières du Québec. La généralisation du recours aux ponts métalliques, plus durables que les ponts en bois, se fait dans les premières décennies du XX^e siècle. De 1908 au 30 juin 1919, le ministère des Travaux publics et du Travail rapporte la construction de 524 ponts métalliques. Plusieurs types de structures sont alors utilisés, notamment ceux dans la famille des fermes Pratt.

Le pont Paré présente des fermes de type Baltimore petit, qui s'inscrivent dans la grande famille des fermes Pratt. Les fermes sont également nommées poutres triangulées. La ferme Baltimore petit se caractérise par une corde inférieure et supérieure droites ainsi que des portiques en angle, ce qui lui donne une forme générale de trapèze isocèle (voir l'annexe 1 pour une illustration du type de ferme). La ferme se compose d'une succession de panneaux, dont le nombre varie selon la portée de la ferme. Les panneaux des portiques se composent d'un montant et d'une diagonale leur donnant la forme d'un triangle rectangle. Ils comprennent une petite diagonale entre la base du montant et le centre de la diagonale et un petit montant descendant depuis le point de rencontre des deux diagonales. Les panneaux suivant les panneaux des portiques se composent d'une paire de montants, d'une grande diagonale reliant la base d'un montant et le sommet de l'autre ainsi que d'une petite diagonale reliant le centre de la grande diagonale et le sommet d'un montant. Les panneaux centraux se composent d'une paire de montants, de deux grandes diagonales reliant la base et le sommet des montants ainsi que d'un petit montant descendant du point de rencontre des diagonales.

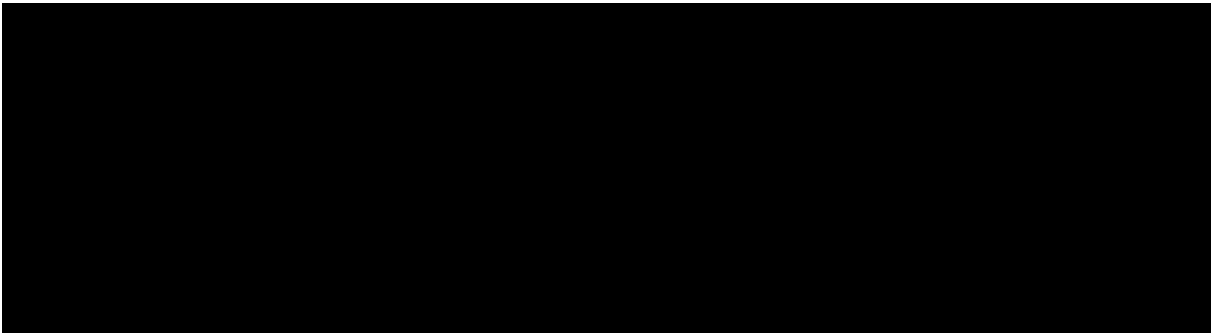




À l'échelle de la MRC des Maskoutins, il ne reste que deux ponts métalliques, et à l'échelle du Québec, ces ponts se raréfient. Deux ponts métalliques sont classés en vertu de la LPC, soit le pont Turcot (ID PIMIQ 97545) et le pont Jean-De La Lande (ID PIMIQ 105620).

Il subsiste également au Québec des ponts métalliques d'autres types de ferme, dont :

- Warren et Pony-Warren
 - Pont Taschereau de Nicolet (ID PIMIQ 201758);
- Macquet
 - Pont Turcot de Très-Saint-Sacrement (ID PIMIQ 97545);
- Poutre Schwedler
 - Pont Tessier de Saint-Raymond-de-Portneuf.



Le pont Paré a été dessiné par l'ingénieur Joseph Ivan Édouard Vallée du ministère des Travaux publics et du Travail

Le pont Paré a été dessiné en 1919 par l'ingénieur Joseph Ivan Édouard Vallée du ministère des Travaux publics et du Travail. Vallée est alors ingénieur en chef du Ministère et le directeur des chemins de fer. Formé à l'école Polytechnique de Montréal, Vallée entre au service du ministère des Travaux publics en 1910 et gravit les échelons jusqu'à devenir sous-ministre en 1930. Au cours de sa carrière, Vallée a conçu un grand nombre de ponts. Son œuvre compterait environ 60 ponts, mais elle n'est pas documentée. Il est difficile de préciser la place qu'occupe le pont Paré dans sa carrière. Les plans d'autres ponts de type Baltimore conçus par Vallée, dont ceux du pont de Saint-Côme-Linière, laissent croire que ceux-ci se différencient peu les uns des autres, si ce n'est par le nombre et la longueur de leur travée.

Dans ce contexte, nous proposons que le pont Paré soit un exemple du travail de Vallée. Cependant, il ne se démarque pas significativement parmi ses œuvres pour se qualifier à la troisième étape de l'évaluation de la valeur technologique.

Le pont Paré a été fabriqué par la MacKinnon Steel Company de Sherbrooke

Le pont Paré a été fabriqué en 1920 par la MacKinnon Steel Company de Sherbrooke. Cette compagnie a été fondée en 1919 par Georges Douglass MacKinnon (1874-1936).

La compagnie se spécialise dans la fabrication de ponts et de structures d'acier pour des bâtiments. La compagnie aurait fabriqué environ 15 ponts métalliques qui sont ensuite installés partout au Québec. Il est difficile de préciser la place qu'occupe le pont Paré dans le corpus des réalisations de la MacKinnon Steel Company. Nous savons toutefois que la compagnie a fabriqué des ponts plus importants ainsi que des structures de bâtiments. À titre d'exemple, la compagnie fabrique le pont Camille-Parenteau de Yamaska en 1931 ainsi que le pont de Batiscahan en 1920. Ces deux ponts se démarquent par leurs travées multiples et leurs particularités techniques. La compagnie fabrique aussi le pont de Vallée-Jonction en 1939, qui est un très rare exemple de pont métallique en arc à travées multiples.

VALEUR URBANISTIQUE

Le pont Paré ne présente pas de caractéristiques matérielles supportant la valeur urbanistique, ni de lien évident avec celle-ci, et ne se qualifie donc pas à l'étape 1 de la méthode d'évaluation pour cette valeur.

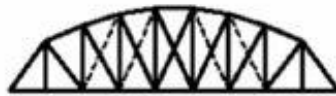
BIBLIOGRAPHIE

Voir la fiche PIMIQ du pont.

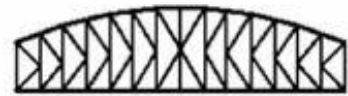
ANNEXE 1 : ILLUSTRATION DES TYPES DE FERME DE PONTS MÉTALLIQUES



Pratt



Parker



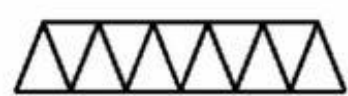
K-Truss



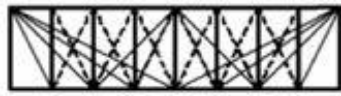
Howe



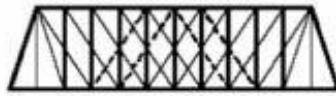
Camelback



Warren



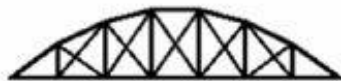
Fink



Double Intersection Pratt



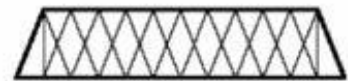
Warren (with Verticals)



Bowstring



Baltimore



Double Intersection Warren



Waddell "A" Truss



Pennsylvania



Lattice

ANNEXE 2 : LISTE DES PONTS DE TYPE BALTIMORE CONNUS AU QUÉBEC

Toponyme	Municipalité	Année de construction	Commentaires
Pont de l'avenue Lambert (P-00760)	Beauceville	1908	Fabriqué par la Phoenix Bridge Company
Pont dit de Saint-Joseph-de-Beauce (P-00793)	Saint-Joseph-de-Beauce	1908-1909	Pont à deux travées
Pont Walker (P-03173)	Huntingdon	1911	
Pont de fer de Saint-Côme (P-00734)	Saint-Côme-Linière	1916	
Pont Rivington (P-00394)	Harrington	1917	
Pont ferroviaire (P-16023)	Saint-Raymond	1918	Converti en passerelle cyclable
Pont Paré (P-07061)	Saint-Valérien-de-Milton	1920	
Pont de fer (P-07920)	Weedon	1922	
Pont Taschereau (P-02199)	Saint-Malachie	1922	Pont à deux travées
Pont ferroviaire de Drummondville	Drummondville	1928	Pont à trois travées
Pont Blanchet (P-05084)	Cap-Saint-Ignace	1929	Fabriqué par la Eastern Canada Steel and Iron Works Limited
Pont de Saint-Casimir (P-06073)	Saint-Casimir	1931	Pont à deux travées

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION PATRIMONIALE (IMMEUBLE OU SITE PATRIMONIAL)

INFORMATION SUR LE BIEN

Dossier	Pont Paré (ID PIMIQ 217960)
Région administrative	16 – Montérégie
Adresse	10 ^e Rang, Saint-Valérien-de-Milton
Chargée d’analyse	Sylvain Lizotte (DPEP)

DESCRIPTION SOMMAIRE

Le pont Paré est un ouvrage de génie civil conçu en 1919 et construit en 1920. Ce pont comporte une seule travée mesurant 67,1 m de long. Sa structure métallique à poutres triangulées est du type « Baltimore petit », qui s'inscrit dans la famille des structures métalliques dites Pratt. L'ouvrage repose sur des culées en béton et présente un tablier inférieur en bois. Les pièces métalliques sont assemblées avec des rivets. Le pont Paré permet de franchir la rivière Noire, par le 10^e Rang, dans la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton. L'environnement du pont est rural et comprend des champs en culture.

SYNTHÈSE HISTORIQUE

Le pont Paré se situe dans la municipalité de Saint-Valérien-de-Milton, dont la colonisation du territoire remonte à l'érection du canton de Milton en 1803. La rivière Noire coule dans un axe nord-sud à l'ouest du canton. Afin de relier le canton avec le territoire voisin de la seigneurie de Saint-Hyacinthe, il est nécessaire d'aménager des ponts sur la rivière Noire à différents endroits.

Le premier pont du 10^e Rang est aménagé à l'emplacement de l'actuel pont Paré, probablement vers 1875. À la même époque, des ponts sont aménagés sur le rang de l'Égypte et sur le 9^e Rang. Ces trois ponts en bois permettent une circulation est-ouest.

Au début du XX^e siècle, le pont de bois du 10^e Rang ainsi que celui du rang de l'Égypte sont en mauvais état. Le pont du rang de l'Égypte est détruit en 1917. Les citoyens demandent de reconstruire ces ponts en métal. Après des démarches de la Municipalité, le ministère des Travaux publics et du Travail accorde une subvention en 1919 pour la reconstruction du pont du 10^e Rang et celui du rang de l'Égypte.

En avril 1919, l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics et du Travail, Joseph Ivan Édouard Vallée, conçoit les plans du pont Paré et du pont du rang de l'Égypte. Vallée conçoit des ponts métalliques à poutres triangulées de type Baltimore. Le type Baltimore s'inscrit dans la grande famille des fermes métalliques dites Pratt. La différence du type Baltimore réside dans l'ajout de pièces métalliques dans la partie inférieure des fermes pour assurer un meilleur contreventement. Ce type de pont est répandu en Amérique du Nord, et il en subsisterait une dizaine au Québec dont la construction s'échelonne de 1906 à 1933.

En 1920, le pont Paré est fabriqué par la compagnie MacKinnon Steel de Sherbrooke. La compagnie construit d'autres ponts métalliques ainsi que des structures pour des bâtiments, comme la structure de l'aréna d'Halifax (Nouvelle-Écosse) en 1921. Les culées de béton du pont Paré sont construites par l'entrepreneur Jean Ducharme en 1920. Le pont n'est pas considéré comme étant terminé au 31 mars 1920, selon le rapport annuel du ministère des Travaux publics et du Travail.

Le pont Paré a fait l'objet de travaux d'entretien mineur au cours de son histoire, et ceux-ci ont peu affecté son authenticité.

Le pont Paré est fermé à la circulation depuis 2014 puisque la structure présente des déficiences importantes. La même année, le pont du rang de l'Égypte a été démoli.

