

Potton : Un canton à découvrir

Potton : A Township to Discover

**LES PONTS COUVERTS
DE POTTON**

**THE COVERED BRIDGES
OF POTTON**



Pont de la Frontière, 2012

Photo de Sylvain Laroche, pour Inode Estrie

**Association du
patrimoine de Potton**
www.patrimoinepotton.org
info@patrimoinepotton.org



**Potton Heritage
Association**
www.pottonheritage.org
info@pottonheritage.org

Table of contents

Introduction

General description of a covered bridge

Town style of a covered bridge

Structure of a covered bridge

A covered bridge associated with Potton

The *De Potton*

The covered bridges of Potton

The *Manson Bridge*

The *North Branch*

The *Crowell*

The *Brouillet*

The *Pont de la frontière*

Epilogue

Glossary of terms

Sources

Introduction

The first covered bridges were built in Asia and Europe, with some of these dating from the 12th and 13th Centuries. According to author Richard Sanders Allen, the first covered bridge in America was built in 1805 in Philadelphia by Timothy Palmer (1751-1821), a self-taught carpenter-architect from Newburyport, Massachusetts. Beginning around 1850 to 1958, more than a thousand American-inspired covered bridges were built throughout Québec. Adverse weather, flooding, ice, fire, heavy use and overload ultimately took their toll on these structures. Eighty three (83) authentic bridges remain, as recently inventoried by Gaétan Forest in 2016.

Nine of these are in the Eastern Townships: the Cousineau, in Valcourt; the McVetty-McKenzie, in Lingwick; the Pont de la Frontière, in Potton; the Milby and Eustis bridges, in Waterville; the Drouin, in Compton; the John Cook and the McDermott bridges in Cookshire-Eaton; as well as the Narrows-Fitch Bay, in Stanstead.

These bridges were constructed according to techniques developed in New England. The roof and walls, built generally of hemlock or red pine, protected the bridge from the weather. The abutments and support piers were often built of timber or cedar cribbing. Untreated wood exposed to the weather rots easily and rarely lasts more than 15 years whereas a covered bridge may last more than a century. The first covered bridges were built by municipalities or individual landowners. Sometimes tolls were charged to cross these bridges, and the user was held responsible for any damages they caused. From 1900 to 1930, the popularity of covered bridges declined. After that time, in Québec, the government and municipalities took up constructing bridges in Abitibi and the Gaspé, for the most part and as a way of encouraging settlement in the heartland, or to offer employment after the Depression. This often gave rise to names such as “pont de la colonisation” or “pont de la crise” for the bridges built then. Potton’s bridges, having been built in the 1900’s, carry no such designation.

Sommaire

Introduction

Description d'un pont couvert

Pont couvert de type Town

Structure d'un pont couvert

Le pont couvert associé à Potton

Le pont de Potton

Les ponts couverts de Potton

Le pont Manson Bridge

Le pont North Branch

Le pont Crowell

Le pont Brouillet

Le pont de la Frontière

Épilogue

Lexique

Sources

Introduction

Les premiers ponts couverts sont construits en Asie et en Europe, et certains datent des XII^e et XIII^e siècles. En Amérique, selon l'auteur Richard Sanders Allen, c'est l'ingénieur Timothy Palmer, de Newburyport au Massachusetts, qui bâtit le premier pont couvert en 1805, à Philadelphie.

De 1850 à 1958, le Québec a vu apparaître sur son territoire plus de mille ponts couverts d'inspiration américaine. Mais les intempéries, les inondations, les glaces, les incendies, l'usure et les surcharges ont raison de ces bâtiments patrimoniaux. Lors du plus récent inventaire, en 2016, Gaétan Forest ne dénombre plus que 83 ponts couverts

authentiques, dont neuf dans les Cantons-de-l'Est : le pont Cousineau à Valcourt, le pont McVetty-McKenzie à Lingwick, le *pont de la Frontière* à Potton, les ponts Milby et d'Eustis à Waterville, le pont Drouin à Compton, les ponts John-Cook et McDermott à Cookshire-Eaton, enfin, le pont Narrows à Stanstead.

Ces ponts sont bâtis grâce aux techniques développées en Nouvelle-Angleterre. Le toit et les murs, habituellement faits de poutres de pruche ou de pin rouge, protègent le pont contre les conditions climatiques. Les culées et piliers sont souvent en cèdre. Un pont en bois non traité contre la pourriture ou non couvert dépasse rarement une durée de vie de 15 ans, alors qu'un pont couvert peut durer plus de 100 ans.

Ce sont de petites entreprises familiales ou des municipalités qui construisent les premiers ponts couverts. La majorité de ces ponts sont alors à péage et les usagers sont responsables des dommages qu'ils peuvent leur causer. De 1900 à 1930, la popularité des ponts couverts connaît un déclin. Par la suite, le gouvernement du Québec et les municipalités en reprennent la construction, particulièrement en Abitibi et en Gaspésie, dans le but d'activer la colonisation ou de pallier le chômage pendant la crise économique. D'où leur nom de « ponts de la colonisation » ou « ponts de la crise ». Ces appellations ne s'appliquent pas aux ponts de Potton puisqu'ils ont été construits au XIX^e siècle.

Covered bridges were a means of communication, built generally to pass over a waterway, however these structures also served other means of communicating: notices were posted on their walls, public markets, auctions and political gatherings were held near them, and of course, these solitary structures must have held certain allure for secret amorous meetings! Legends of treasure lying hidden beneath bridges, of ghost riders, mysterious ladies in black, thieves and highwaymen were common, depending on local imagination!

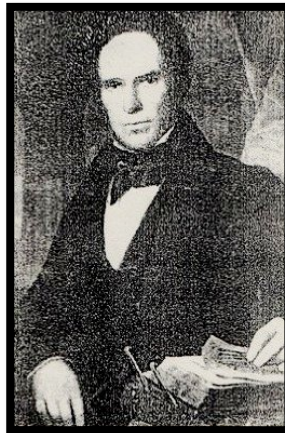
Much credit is due to those men who designed and built these bridges with hand tools only, often at risk of life and limb, in difficult geographical locations and conditions. Skill, determination, and labour were required for bridge construction, part of which was the unseen labour of building the considerable temporary supports required while the bridge was under construction, not to mention inevitable maintenance.

Description of a covered bridge

A covered bridge is a timber structure supporting a deck surface which carry loads over an obstruction, such as a river. Its structural components are protected from the elements by various coverings: walls, roofs and decks, all of which must support its own weight, along with wind forces and snow loads. Typically covered

bridge used heavy timber trusses with a floor system spanning the width. These were carried by longitudinal triangulated beams over which a roof was built. Wall coverings were generally either horizontally or vertically apposed planks. Foundational elements, called abutments or piers, if required, were generally timber cribbing, stonework, with or without mortar, or concrete.

Town type covered bridge



Ithiel Town (1784-1844)

Thompson
Historical Society

Born in Thompson, Connecticut, Ithiel Town first worked as a builder. He trained in civil engineering and became one of the first to practice architecture in the United States. Town built his first covered bridge over the Connecticut River in Hartford in 1817. Experimentation led him to design and patent a type of straight truss which could support spans of 67 metres (220 feet), required fewer technical skills to build, and employed readily sourced structural materials.

Town's truss design [page 6] are composed of pairs of upper and a lower members, called chords, affixed on each side of a lattice web. This entire longitudinal assembly is integral to the bridge's structure. Planks, each of a maximum 32' (9.75 meters) in length, measuring 51 –102 mm (2 - 4") in thickness, and 254-356 mm in width (10-14"), were placed flat, at angles varying from 45 to 60 degrees, to form a lattice, or a web.

Les ponts couverts représentent d’abord un moyen de communication, mais ils servent aussi à l’affichage et à des activités telles que marchés publics, encans, assemblées politiques et rencontres amoureuses. Inspirant l’imagination populaire locale, ils sont à l’origine de légendes comme celles d’un trésor caché dans une culée, de cavaliers fantômes qui s’y engouffrent à bride abattue, de brigands, de Dame en noir.

La construction et la réparation des ponts couverts exigent beaucoup d’habiletés manuelles et constituent des opérations difficiles, dans un environnement hostile. Rendons hommage aux pionniers de notre canton qui ont risqué leur vie lors de ces travaux.

Description d’un pont couvert

Un pont couvert est un pont construit en bois, composé d’un plancher posé sur des traverses; celles-ci sont portées par deux poutres triangulées et le tout est coiffé d’une toiture. Le recouvrement des murs, ou lambris, qui protège les poutres est constitué de planches horizontales ou verticales. Les éléments de fondation, appelés culées, consistent généralement en caissons de bois, de maçonnerie avec ou sans mortier, ou de béton.

Pont couvert de type Town

Natif de Thompson au Connecticut, Ithiel Town débute comme charpentier avant de devenir l’un des premiers architectes américains. Town

construit son premier pont couvert au-dessus du fleuve Connecticut à Hartford, en 1817. À la suite de ses expérimentations, il invente un moyen plus facile de construire des ponts en bois. Il conçoit et fait breveter un nouveau type de ferme droite ayant la capacité de supporter des travées atteignant 67 m (220 pi).

Ferme ou poutre triangulée de type Town simple

Les fermes ou poutres triangulées de type Town simple [page 6] sont des poutres composées d’une membrure supérieure et d’une membrure inférieure reliées par des diagonales. Sans cette pièce maîtresse, il n’y a pas de pont. Elles sont fabriquées au moyen de madriers de dimensions commerciales de 51 à 102 mm (de 2 à 4 po) d’épaisseur et de 254 à 356 mm (de 10 à 14 po) de largeur. L’âme du pont a la particularité d’être constituée d’un simple treillis maillé de madriers à plat, selon un angle variant de 45 à 60 degrés et assemblé au moyen de chevilles de bois à chacun des nœuds. Chaque madrier a une longueur maximale de 9,75 m (32 pi). Deux cordes ou membrures jointées en bois assurent la rigidité du système. Cette structure allie légèreté et robustesse et a l’immense avantage de pouvoir être construite facilement par des ouvriers non spécialisés. C’est ce type de ferme qu’on retrouve dans notre canton, avec des variantes comme une seule corde au lieu de deux en haut du treillis.

Wooden pegs called « tree nails », or trunnels, were used at the intersection of each diagonal element forming the lattice assembly. The chords were a continuous length or spliced to assure rigidity in the structure. This assembly of chords and lattice made for a lighter bridge weight without compromising a robust sturdiness, because the heavy timber used in conventional arched trusses was unnecessary. The immense advantage of a Town truss was that it could be built quickly by relatively unskilled workers from readily available materials. The Town truss or a variant of it, using a single upper chord seems to have been the preferred method used in our Township, as illustrated below.

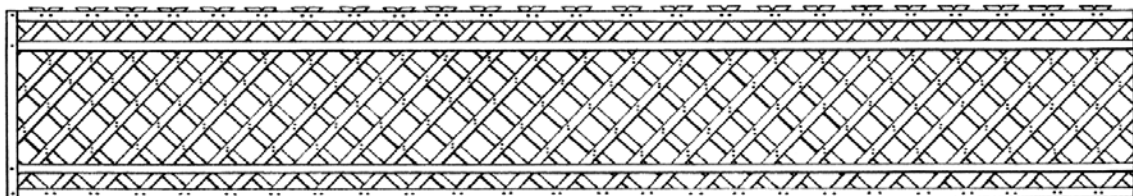
Another version of the Town truss that was widely used in Quebec. It featured the use of single upper and lower chords with uprights, spaced at eight foot intervals, to assure the rigidity of the structure [page 7]. This is called Town élaboré or québécois, and is that shown in the anatomy of a covered bridge [page 9].

Structure of a covered bridge

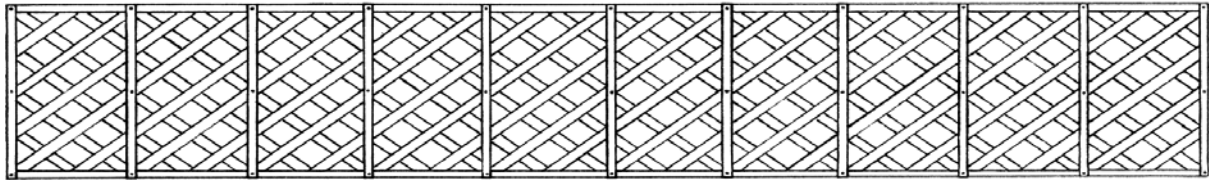
According to last count, five covered bridges were built in Potton. Two over the Missisquoi North, which bisects the Township of Potton, north to

south and divides the village of Mansonville; one over the Missisquoi River; one over the Brûlé Brook; as well as one over the Mud Brook. Only the latter still exists. A sixth bridge, which we call De Potton (an arbitrary name) was also thought to be in Potton, however. verification with Gaétan Forest proved that this bridge actually crossed the Missisquoi North on Mountain Road in East Bolton, a municipality which adjoins Potton to the North. This bridge would have allowed access to a road further to the south where the Potton Springs and its hotel were located. We theorize that once there must have been other covered bridges built in our Township. Old maps such as the Wallings of 1864, do indicate several other bridge emplacements: such as one on Traver road and another on Peabody, both over the Missisquoi North. Where possible, travellers simply forded brooks and streams; but unpredictable rivers made for unavoidable obstacles to overcome . We will continue combing our history for evidence of these bridges.

From what may be confirmed, the covered bridges in Potton were all built in the Town Simple method with some minor variations. Originally these bridges bore numbers; however over time, these were often painted over.



Town truss – Illustration by Gaétan Forest



Ferme de type Town élaboré ou québécois – Dessin de Gaétan Forest

Un autre modèle de la ferme Town est très utilisé au Québec : une seule corde en haut et en bas des poutres triangulées, avec des poteaux verticaux disposés à tous les huit pieds pour assurer la rigidité de la structure. C'est le type Town élaboré ou québécois. L'écorché d'un pont couvert illustre ce type de ferme [page 9].

Structure d'un pont couvert

Selon le dernier recensement, il y a eu cinq ponts couverts à Potton. Deux au-dessus de la rivière Missisquoi Nord, qui traverse le Canton de Potton du nord au sud et divise le village de Mansonville en deux; un au-dessus de la rivière Missisquoi, un autre au-dessus du ruisseau Brûlé et le dernier au-dessus du ruisseau Mud. Seul ce dernier existe toujours. Un sixième a été recensé, le *pont de Potton*. Toutefois, une vérification de Gaétan Forest nous apprend que ce pont se trouvait à Bolton-Est, non loin du Canton de Potton et desservait le chemin Mountain. Ce pont donnait aussi accès à l'hôtel Potton Springs, situé à Potton.

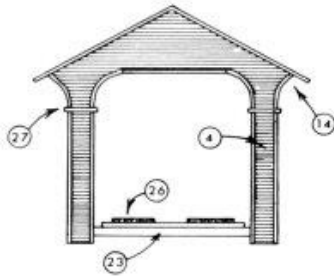
Nous pouvons émettre l'hypothèse que d'autres ponts couverts ont été construits dans notre canton. D'anciennes cartes, dont celle de Wallings datant de 1864, montrent plusieurs emplacements de pont, dont un au niveau du chemin Traver et un autre sur le chemin Peabody, tous deux au-dessus de la Missisquoi Nord. Les nombreux ruisseaux qui sillonnent Potton sont autant d'obstacles que les chemins des premiers colons devaient franchir. Nous continuerons à fouiller notre histoire pour retracer ces ponts.

Nous nous permettons d'affirmer que les ponts couverts de Potton ont tous été construits selon la méthode Town simple d'Ithiel Town, avec quelques variantes mineures. Les ponts, à l'origine, étaient numérotés, mais ces numéros ont disparu lorsque les ponts ont été peints. Le *pont de la Frontière* portait le numéro trois. Ces ponts avaient tous des noms, certains ayant varié selon les époques. Ainsi, le *pont de la Frontière* s'est d'abord appelé le *pont du Creek*, puis le *pont de Province Hill*. Certains noms ont traversé les époques, d'autres ont été oubliés .

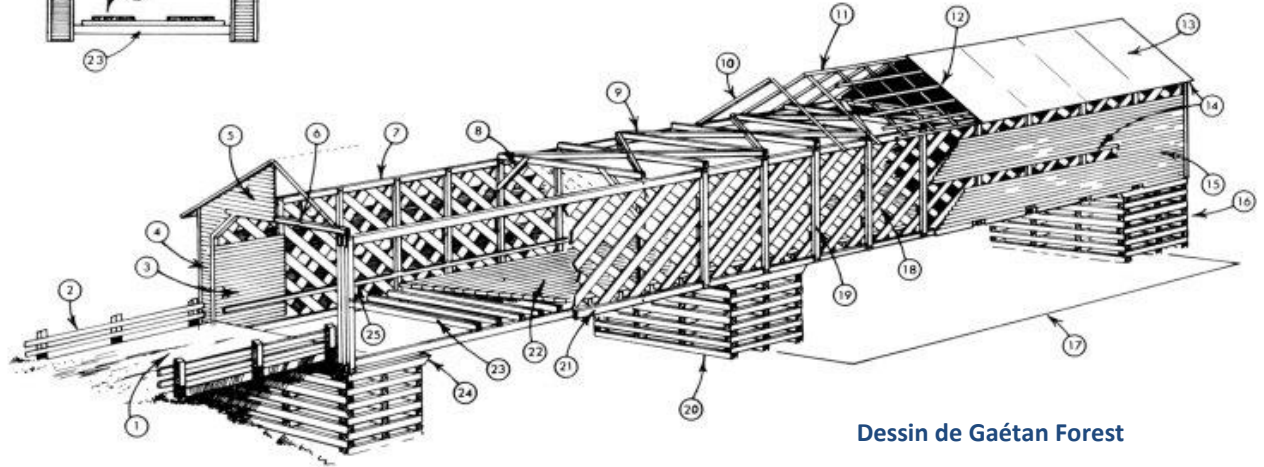
Glossary of terms to describe the Anatomy of a Covered Bridge [page 9]

For the most part, these terms are taken from the *Covered Bridge Manual*, issued by the US Department of Transportation, Federal Highway Administration.

1. **Bridge approach.** (Often the approach road was slightly angled to reduce vehicle speed on entering bridge).
2. **Guide rail.** a plank, affixed horizontally, to mitigate possible damage to the lower truss structure.
3. **Shelter panel:** protection from the elements of the first few feet of the bridge interior – generally 8’.
4. **Jamb:** either of the vertical sides of a doorway, in this case, the portal, which is the “entrance” to a covered bridge.
5. **Pediment:** the triangular portion of the portal, situated over the bridge’s access, in this case.
6. **Lintel:** the horizontal support across the top of the bridge’s opening.
7. **Upper chord:** a member that runs longitudinally along the top of a truss.
8. **Load strut:** . enables the structure to resist lateral load from wind and remain straight along the sides and square, thus enabling the structural components to support their greatest loads.
9. **Bracing:** these members help to keep a structure both straight and square, and prevent twisting and torsion.
10. **Roof rafter.** a beam extending from the eaves to the peak of a roof and constituting its framework
11. **Roof ridge:** the ridge line of the roof.
12. **Nailing boards:** a longitudinal, horizontal, structural member in a roof, to which roof sheathing is attached.
13. **Roof covering:** originally cedar shingle, subsequently sheet metal.
14. **Eave overhang:** the overhanging lower edge of a roof.
15. **Panel:** siding, either horizontally or vertically apposed, i.e. clapboard or vertical boards.
16. **Abutment:** foundational supports found at either end of a bridge, generally of stonework, with or without mortar, sometimes composed of wood cribbing – and later, cement.
17. **Span:** the length of the bridge or distance between supporting structures. A single span bridge is supported by abutments, a double span has extra support mid way, etc.
18. **Town lattice truss:** a lattice truss comprised of several a large number of small and closely spaced diagonal elements, pinned to upper and lower chords, as patented by Ithiel Town in 1820.
19. **Upright** or vertically apposed member.
20. **Pier:** a support positioned between abutments when span length requires.
21. **Lower chord:** a member that runs longitudinally along the bottom of a truss.
22. **Bridge deck:** the uppermost structural layer, rests on the stringer or floor beam.
23. **Beam or joists:** is one of the horizontal supporting members that run between foundations, walls, or beams to support a ceiling or floor.
24. **Corbel:** a short horizontal timber supporting a girder.
25. **Inside guide rail:** protects lower structure.
26. **Running planks:** the actual wearing surface on which vehicles travelled, replaceable, placed on bridge deck at wheel widths.
27. **Entablature:** the entire construction between column and eave.



Écorché d'un pont couvert de type Town élaboré
Anatomy of a Town élaboré truss covered bridge



Dessin de Gaétan Forest

Le lexique
se trouve à la page 25.

- 1 – Avant-pont
- 2 – Garde-corps
- 3 – Lambris d'entrée
- 4 – Jambage
- 5 – Fronton
- 6 – Linteau
- 7 – Corde supérieure
- 8 – Jambe de force
- 9 – Contreventement
- 10 – Chevron
- 11 – Faîtage
- 12 – Panne
- 13 – Recouvrement de toit
- 14 – Larmier

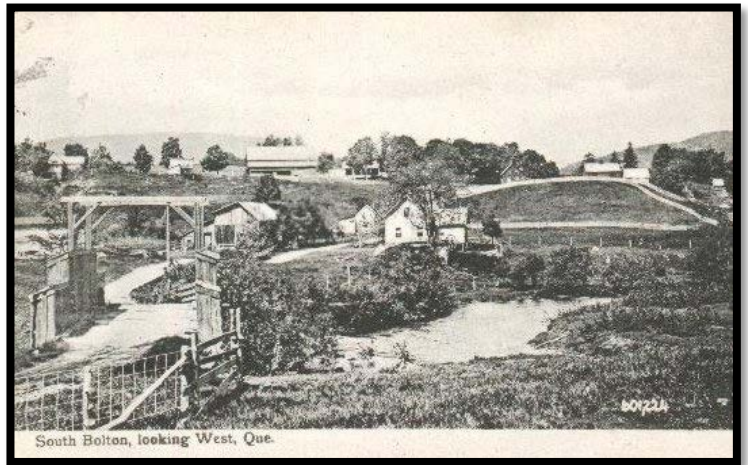
- 15 – Lambris
- 16 – Culée
- 17 – Travée
- 18 – Ferme de type Town
- 19 – Montant
- 20 – Pilier
- 21 – Corde inférieure
- 22 – Tablier
- 23 – Soliveau ou lambourdes
- 24 – Corbeau
- 25 – Garde-corps intérieur
- 26 – Roulières
- 27 – Entablement

We do know that the Pont de la Frontière bore the number 3. Most bridges also had local names which seem to have varied over time. The Pont de la Frontière was first called the Creek Bridge, and then the Province Hill Bridge. Certain of these names have persisted – others, long forgotten. We are using the numbering systems developed by the National Society for the Preservation of Covered Bridges in the U.S., and used by the Société québécoise des ponts couverts inc. Six numbers assigned to a given bridge: the first two digits are permanent numbers and identify the general area of the bridge. In our case, # 61 identifies Quebec. The second two digits designate the County according to the 1963 electoral map of Quebec. The final two digits identify the bridge within the County, in order of their inscription. The letter “P” indicates a mid-height bridge. Thus, the Pont de la Frontière bears 61-11-03, and the De Potton bridge is 61-11-P1.

A covered bridge associated with Potton

De Potton – 61-11-P1

One of the oldest known roads in this area was called the old Magog Road, part of which is now called Mountain Road, and is largely the boundary between Potton and East Bolton. Little more than a track originally, it connected Lake Memphremagog at Knowlton’s Landing to the settlement at South Bolton (then called Rexford’s Corner) and thence overland to points northeast.



**Photo No. 1 – De Potton Bridge, face view
Post Card – Collection Matthew Farfan
Townships Heritage Web Magazine**

This road crossed the Missisquoi North at South Bolton where a partially covered bridge was constructed, illustrated above. If this bridge was locally named, it has long been lost to history, so herein we use “de Potton” (from Potton). For some, perhaps coming from Vermont via a Lake steamer, this road would have been used to get to the famous sulphur springs, discovered in 1828, and the Potton Springs Hotel, built in 1875.

As shown above, the De Potton, a partially-covered bridge, is a mid-height and single span structure. It was likely replaced before 1940.

Nous utilisons le système de numérotation des ponts mis au point par la National Society for the Preservation of Covered Bridges (NSPCB) des États-Unis et repris par la Société québécoise des ponts couverts inc. La numérotation utilisée comprend 6 chiffres. Les deux premiers (61) sont permanents et identifient le Québec. Les deux suivants désignent le comté, selon la carte électorale québécoise de 1963. Les deux derniers numéros identifient le pont dans le comté, selon son ordre d'inscription.

La lettre P indique un pont à mi-hauteur. Ainsi, le *pont de la Frontière* porte le numéro 61-11-03, et le *pont de Potton*, le numéro 61-11-P1.

Le pont couvert associé à Potton

Le pont de Potton – 61-11-P1

Au-dessus de la Missisquoi Nord, à Bolton-Est, près de la limite nord du Canton de Potton, se trouvait le *pont de Potton* [photo no 1, page 10]. Ce nom est sans doute relié au fait qu'il permettait d'atteindre Potton. Nous le citons à la fois pour sa structure originale et parce qu'il desservait le hameau pottonais de Knowlton Landing, par le chemin Mountain, et une institution importante à l'époque, l'hôtel Potton Springs; l'hôtel, construit en 1875, était renommé pour la qualité de ses eaux thermales sulfureuses découvertes en 1828. Ce pont à mi-hauteur, qui ne comportait qu'une seule travée, a été démolé avant 1940. Il était doté de hauts garde-corps lambrissés et coiffé d'un toit

pour protéger la charpente. Une carte géographique publiée par la Défense nationale, en 1936, répertorie un pont de bois enjambant la Missisquoi Nord à South Bolton, maintenant Bolton-Est.

Les ponts couverts de Potton

Le pont Manson Bridge – 61-11-07 [Le pont Manley-Manson]

Le principal pont couvert au-dessus de la Missisquoi Nord était le *Manson Bridge*; il s'est aussi appelé le *pont Manley-Manson*, du nom d'un des fils de Robert Manson. La date de sa construction initiale n'est pas connue, mais est antérieure à 1839. Le *Stanstead Journal* du premier avril 1852 nous apprend que la municipalité du Comté de Stanstead, englobant le Canton de Potton, a adopté le 23 mars 1852 un règlement prescrivant que l'ancien pont dans le village de Mansonville soit reconstruit à l'identique sur le même emplacement, et ce, à la charge des contribuables de Potton. Les travaux se terminèrent en septembre 1853. Ce pont reliait directement le village à la partie est du Canton. Rappelons l'importance de la famille Manson à Potton : Robert Manson est considéré comme le fondateur de Mansonville. Nous avons conservé l'appellation *pont Manson Bridge* en l'honneur du nom donné au hameau de Mansonville sur une carte du colonel Charles Gore, datée de 1839, époque où le premier pont devait déjà exister.



Photo no 2
Le pont couvert de North Troy, VT

**Note : Erratum dans la version imprimée
cette photo est identifiée
au pont Mansonville Bridge.**

Photo No. 2
The covered bridge of North Troy, VT

**Note: Erratum in the printed version
This photo refers to the
Mansonville Bridge.**

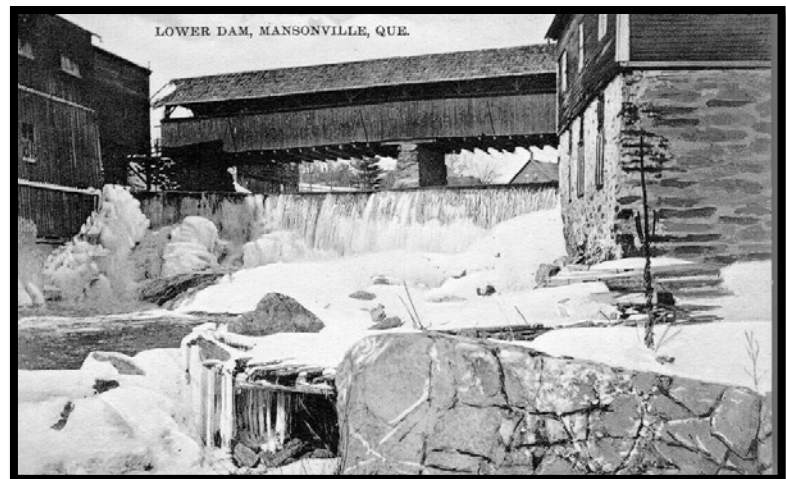
**Archives de l'Association
du patrimoine de Potton**

Photo no 3
**Le pont Manson Bridge
et le barrage au-dessous**

**Carte postale ancienne publiée par U.P.S.
Série no 1162, imprimée en Saxe**

Photo No. 3
**The Manson Bridge
and the lower dam**

**Post card published by U.P.S.
Series No. 1162, printed in Saxony**



La photo no 2 [page 12] prise à North Troy au Vermont et datée de 1908, nous montre un pont couvert à l'arrière-plan et, à l'avant-plan, une passerelle structurée comme un pont couvert qui relie les moulins à eau. C'est ce style de pont que l'on retrouve également à Mansonville.

La carte postale [photo no 3, page 12] nous montre le *pont couvert Manson Bridge* à l'arrière-plan. Devant, le barrage et les moulins à eau tous détruits, comme le pont couvert, par le déchaînement de la rivière en novembre 1927. Ce pont de style Town comportait deux travées. Nous ne connaissons pas sa longueur ni son constructeur.

Remarquons, sur la photographie, qu'un pilier central en maçonnerie soutenait le pont, ce qui est compréhensible vu sa portée; devant, la chute d'eau provoquée par le barrage et, de chaque côté, les moulins à eau. Rappelons que Joseph Chandler et John Lewis, deux pionniers de Potton Corner, maintenant Mansonville, y ont construit les premiers moulins à eau en 1803.

Le pont North Branch – 61-11-04

Le deuxième pont couvert connu de Potton sur la Missisquoi Nord se nommait le *pont North Branch*. C'était le plus photogénique [photo no 4, page 15]. Il se situait à Meig's Corner, un hameau prospère fondé en 1798 par Jacob Garland, Jonathan Heath, Levi A. Coit, David Perkins et Harley S. Meig. La date de construction du pont est inconnue, mais nous savons qu'il s'est écroulé en 1980. Il desservait une ancienne route entre Montréal et Boston, très fréquentée à l'époque.

Ce pont se trouvait, selon le témoignage de Ross Smith, au sud de l'actuelle montée René-Rémillard, sur l'ancienne route 39, maintenant la 243. Cette montée se situe dans le prolongement du chemin Fitzsimmons. Une portion de l'ancien chemin, aujourd'hui disparue, reliait le hameau de Dunkin à Meig's Corner et poursuivait sa route à l'est vers les États-Unis via les *ponts Brouillet et de la Frontière*. Le Wayside Inn, important relais de diligence de West Potton, maintenant Dunkin, hébergeait les voyageurs et leurs chevaux au cours de leur périple.

De type Town simple, le *pont North Branch* comportait une travée et mesurait 22,56 m (74 pi).

La vue de côté [photo no 5, page 15] qui suit nous montre une structure de type Town simple et un toit en tôle. Les culées sont en pierres plates empilées.

A topographical map issued by the Department of National Defence using the 1913 survey and revised in 1936 indicates a wooden bridge over the Missisquoi at South Bolton.

The Covered Bridges of Potton

The Manson Bridge – 61-11-07 [The Manley Manson Bridge]

The main bridge over the Missisquoi North River was called the *Manson Bridge*, or the Manley Manson Bridge, after Robert Manson's son, born in 1807. The date of its construction cannot be confirmed, but it is before 1839. The Stanstead Journal of April 1st 1852 indicates that the Municipality of Stanstead County, of which Potton was then a part, adopted on March 23, 1852 a Bylaw decreeing the building of a new bridge "*where the old one stood in the village of Mansonville*", the costs of which were to be paid by the tax-payers of Potton. The bridge was finished in 1853. Not only did this bridge serve villagers on either side of the Missisquoi in Mansonville proper, but it also gave easier access the eastern part of the Municipality. Manson's Bridge, as a settlement, is identified on the Colonel Charles Gore map of 1839, the year when the first Manson Bridge must already have existed. It is only fitting that the name be perpetuated herein.

The Manson family was of significant historical importance to early Potton and the development

of Mansonville in particular. Robert Manson and his sons built at least three mills here, built and opened a store in 1834, built and operated the 'Manson House' a hotel, in the 1860's, in addition to gifting Mansonville with the public space that bears the family name: Place Manson.

The picture [Photo No. 2, page 12] taken in North Troy, Vermont, dated 1908, shows a covered bridge in the background and, in the foreground, a walkway structured like a covered bridge that connects the mills. It is this style of bridge that is also found in Mansonville.

The postcard [Photo No. 3, page 12] shows the Manson Bridge in the background. In the foreground, and just below the bridge, the main dam across the Missisquoi with a mill to each side. The bridge itself, the dam, and probably the mills in the right foreground of the photograph were destroyed in the disastrous flooding of November 1927. The one to the left may have endured.

The Manson Bridge, a Town trellis timber structure, covered two spans, and was supported mid river by a robust stone foundation. Neither the builder, nor the length of the bridge is known, but this bridge would seem to have been built at the foot of the present day Mill Street in Mansonville. History tells us that Joseph Chandler and John Lewis, two early pioneers, built the first sawmill around 1803, later bought Robert Manson, who founded the village of Mansonville and promoted its prosperity.



Photo no 4
Le pont North Branch, 1941

Raymond Brainerd,
fonds de la NSPCB,
collection de Gérald Arbour

Photo No. 4
The North Branch, 1941

Raymond Brainerd
Collection of the NSPCB
Collection Gérald Arbour

Photo no 5
Le pont North Branch, 1956

Verna Gatchell,
fonds de la NSPCB,
collection de Gérald Arbour

Photo No. 5
The North Branch, 1956

Verna Gatchell
Collection of the NSPCB
Collection Gérald Arbour



The postcard [Photo No. 3, page 12] clearly shows the central pier of rock which supported the Manson Bridge and was an essential part of its structure, given its long span. Water, held back by the dam below the bridge, powered the water mills in the foreground.

Note the one-storey mill to the right on the masonry foundation. This is believed to be a grist mill which originally belonged to Robert Manson, and was subsequently operated by William Henry Boright, Manson's grandson. It was in use until 1927, when it was damaged in the flood, and was finally demolished after its sale to Mansonville Utilities. Note as well, the high siding on the bridge in the photograph. Is it possible the picture depicts the bridge before its reconstruction in 1852?

The North Branch – 61-11-04

The second known bridge in Potton to span the Missisquoi North River was appropriately called the North Branch [Photo No. 4, page 15]. As it was visible from the highway (old route 39) – it was perhaps the most photographed. Presumably it was built as part of an old route from Montreal-Boston which passed through Potton into Vermont, from the area of one of the first settlements in Potton known as Meig's Corners. When the North Branch Bridge was built is unknown, but it finally collapsed in 1980. The North Branch Bridge spanned 22.56 meters or 74 feet.

According to Ross Smith, a senior Potton born native, this bridge crossed the Missisquoi slightly to the south of where Montée René-Rémillard meets Route 243. Many years ago, a primitive road followed the ridge between Dunkin and Mansonville. It provided more direct access than through Highwater. Chemin Fitzsimmons descended from that ridge road, which was called "Old Stuart", east to Route 243, and across the Missisquoi. Over the years, parts of Fitzsimmons were returned to farmland. A portion of it, now called Montée René-Rémillard, remains.

Although no vestiges remain to attest, it is at this junction with Montée René-Remillard that a particularly historical and thriving part of early Potton called Meig's Corners, was located. It was one of our earliest settlements, established around 1798 by Jacob Garland and Jonathan Heath, Levi Coit and later Harley S. Meig among many others. At that time, a road led from Meigs' Corner to the North Branch bridge, up the river bank to Chemin Spence, Chemin du Monastère and to the Province Hill area between Hawk and Bear Mountains where many farms were located, and at least three roads led into Vermont, via the Pont de la Frontière and quite possibly, the Brouillet Bridge. Nothing but pictures remain of the picturesque North Branch or Brouillet bridges.

Sadly, all that remains of Meigs' Corner are historian's notes.

Le pont Crowell – 61-11-08

Ce sont les témoignages de Mary Baily, John Aiken, M. Phelps et Marie Bray qui nous permettent de situer ce pont sur la rivière Missisquoi et de raconter son histoire tragique.



Photo no 6 – Le pont Crowell, 1965, Archives de l'Association du patrimoine de Potton

Les vestiges d'une des culées et du pilier du *pont Crowell* indiquent qu'ils supportaient un bâtiment impressionnant. À l'époque de sa construction, il reliait le hameau de Dunkin à la rive sud de la rivière et desservait les habitants du hameau de Highwater et la gare de la South Eastern Railroad.

Le nom de Crowell est associé à Fred H. Crowell, qui possédait la ferme située du côté sud du pont.

Voici le témoignage de John Aiken recueilli en 2016 :

Oui, c'était un pont couvert. Le chemin vers le pont se trouvait près de la maison de Craig Sherrer, en direction sud vers la rivière.

Quand j'étais jeune, nous l'utilisions pour franchir la rivière en marchant avec nos bicyclettes sur ses poutres. Mon père, durant son enfance, traversait ce pont pour aller à l'école à Dunkin et à cette époque, il était couvert. C'était l'accès à Dunkin pour les résidents de la

rive sud de la Missisquoi (écoles, magasins, forgeron, etc.).

Aujourd'hui, on n'est plus en mesure d'accéder aux anciennes fondations du pont du côté de Dunkin. La meilleure façon d'y arriver est d'utiliser le chemin de la Mine (Baker Talc), à Highwater. Votre photo doit avoir été prise vers 1960-1970.

The side view [Photo No. 5, page 15] shows the Town simple construction and a sheet metal roof. Stone abutments, without mortar, held the bridge above normal water levels.

The Crowell – 61-11-08

The history of the Crowell Bridge is closely related to the logging industry which supported Dunkin and environs during the first third of the 1900's.

What remains of the bridge abutment and the sizeable central pier give some indication that a bridge of impressive proportion and height was once here [Photo No. 6, page 17]. At the time of its construction, the bridge joined the settlement at Dunkin to the south side of the Missisquoi River, and served the forestry industry by providing access to a CPR railway siding, called Crowell's Landing. The Bridge's name is derived from the Fred Crowell family whose farm was on the south side of the River.

The following is a 2016 testimonial about the Crowell bridge from John Aiken, a Dunkin native.

Yes this was a covered bridge. The road to the bridge is the road the goes by Craig Sherrer's house south towards the river. (Such road no longer exists).

When I was young we used to cross the river by walking our bicycles on the bridge beams. My Dad would talk about crossing this bridge when he was a child going to school in Dunkin, and at that time, it was covered. This road was the

access to Dunkin for residents on the south side of the Missisquoi (to schools, store, blacksmith shops etc.).

Today you are not able to access the old bridge foundations from the Dunkin side. The best way to get there is to use the chemin de la Mine. Your picture must have been taken in the 1960-70 era.

In Volume 3 of Yesterdays of Brome County, an article about Dunkin recounts the following, written by Maria Bray and Marion Phelps:

There was an old wooden bridge called the Crowell Bridge that crossed the Missisquoi River a little bit south of Dunkin and this was used to transport logs by four horse teams using sleighs in winter. This was after the logging companies stopped using the Missisquoi River (for floating) and the logs or lumber were brought over the old bridge to

Crowell's siding on the south side of the river to the Canadian Pacific Railway where it was loaded on flat cars and shipped to the Singer Co. in St. John's. In later years trucks were used to transport the logs. The old bridge was rebuilt three times and it finally broke up in the 1950's

The Crowell Bridge was a casualty of the catastrophic flooding of 1927, here described in the diary of Mrs. Edith Aiken Cowan (1896-1964) and kindly provided by her daughter, Mary Cowan Bailey:

Phelps et Bray évoquent ce pont, en 1977, dans le volume 3 de *Yesterdays of Brome County*, à la page 88 :

Un vieux pont en bois, appelé le pont Crowell, traversait la rivière Missisquoi un peu au sud de Dunkin. Il était utilisé pour transporter des billots de bois dans des charrettes tirées par quatre chevaux; l'hiver, le transport se faisait sur des traîneaux. Ce type de transport est intervenu lorsque les compagnies forestières cessèrent d'utiliser la Missisquoi (pour le flottage du bois). Les billes étaient déchargées à la glissière Crowell, du côté sud de la rivière, chargées sur les wagons plats du Canadien Pacifique et expédiées à la Singer Co., à Saint-Jean. Les dernières années, le transport des billots s'est fait par camion. Le vieux pont a été reconstruit trois fois et a finalement cédé dans les années 1950.

Une des catastrophes que le pont a connues, c'est l'inondation de 1927. Madame Edith Aiken Cowan (1896-1964) raconte ainsi cette catastrophe dans son journal personnel, que sa fille Mary Cowan Baily nous a gracieusement transmis :

Il a commencé à pleuvoir le soir du mercredi deux novembre et il a plu sans arrêt jusqu'au vendredi quatre novembre, à midi. Puis ce furent des averses jusqu'au soir et le froid s'installa... Les ponts ont commencé à se disloquer le jeudi trois novembre; les flots charriaient les bâtiments et noyaient le bétail. Et cela a continué toute la journée du

vendredi... Pas de service téléphonique pendant près de deux semaines... Les gens ont dû quitter leurs maisons à Highwater, Glen Sutton, East Richford et d'autres endroits plus bas sur la rivière. Seul Mansonville est resté au sec. Nous ne pouvions pas sortir. Le moulin à scie et l'usine hydroélectrique ont été emportés, comme le pont.

Le pont Brouillet – 61-11-05

Ce pont portait le numéro 2. Grâce aux recherches de Gaétan Forest, nous savons qu'il se situait sur le chemin Bellevue à l'endroit où celui-ci croise le ruisseau Brûlé. Nous n'avons pas trouvé de référence dans l'histoire locale concernant le nom Brouillet. Le chemin Bellevue conduisait au pont numéro 3, dit *de la Frontière*, situé quelques centaines de mètres plus loin.

Le *pont Brouillet*, de type Town simple, comportait une travée et mesurait 11,3 m (37 pi). Il a été démolé dans les années 1950 et remplacé par un ponceau de forte dimension.

[La photo du pont Brouillet se trouve à la page 20.]

Started raining on Wed. eve Nov 2nd and rained steady until Friday noon, Nov 4th & then came in showers until evening and then got colder. ... Bridges began to go out on Thurs. Nov 3 & carry buildings away and drown livestock, and continued all day

The Brouillet – 61-11-05

The Brouillet Bridge carried number 2. Following research by Gaétan Forest, we know that it was situated on the Brulé Brook which crossed chemin Bellevue at its southern extremity. We have found



Photo No. 7 – The Brouillet Bridge, Leo Litwin, Collection of the NSPCB, Collection Gérald Arbour

Friday. ... No telephone service, long distance, for nearly two weeks. ... People had to vacate their houses in Highwater, Glen Sutton & East Richford & other places further down the line, but Mansonville was up high and dry, only we couldn't get out anywhere. Only the saw mill & lumber & electric light plant carried away here, besides the Bridge.

no reference in local history to the name Brouillet, and therefore cannot attest to its origins. Chemin Bellevue led to Bridge No. 3, the Pont de la Frontière, which was situated only a few hundred meters from the Brouillet.

The Brouillet, of Town simple construction, was a single span bridge and measured 11.3 meters or 37 feet. It was demolished around 1950, and was replaced by a wide diameter steel culvert.

Le pont de la Frontière – 61-11-03

Situé sur le chemin du Pont-Couvert, il traverse la gorge du ruisseau Mud, autrefois nommé le Creek [photo no 9, page 22; voir aussi page 31]. Un site extraordinaire. Le *pont de la Frontière* a été construit en 1896, près de la frontière du Vermont. Il franchit le cap des 120 ans en 2016. De type Town simple, il est désaffecté depuis 1975; après 80 ans de loyaux services, il a alors été déplacé de dix mètres pour faire place à un nouveau pont en acier et en bois sur culées d'acier. Il porte le nom de *pont de la Frontière* depuis le 2 juillet 1991, par décision de la municipalité du Canton de Potton, nom qui a été officialisé avec l'aide de la Société québécoise des Ponts couverts inc. Au début, il s'appelait le *pont du Creek* et, de 1983 à 1991, le *pont de Province Hill*.

Sa longueur totale est de 31,04 m (101 pi et 10 po) et sa largeur hors tout, de 4,95 m (16 pi et 3 po). Il a une largeur carrossable de 4,04 m (13 pi et 3 po). La hauteur libre au portique est de 3,53 m (11 pi et 7 po). Haut perché, le pont est à l'abri des crues printanières.

Le Conseil municipal du Canton de Potton a adopté, le 6 octobre 2008, le règlement 2008-358 citant le pont à titre de monument historique. Ce pont figure sur les armoiries du Canton de Potton.

Selon la fiche technique rédigée en 2016 par Michael Grayson, l'état des culées est très précaire et le pont risque de s'écrouler. L'accès y est

maintenant interdit. Lorsque le pont a été déplacé vers l'est en 1975, il a été déposé sur des supports qualifiés d'appuis temporaires. Après 50 ans, ces supports sont dans un état de détérioration avancée. Au sud surtout, le support devient de plus en plus précaire. Il faut intervenir rapidement pour sauver le pont, avec une solution de courte durée ou par une réfection totale de cette culée.



Photo no 8 – Culée sud du pont de la Frontière
Michael Grayson

Au nord, le pont est mieux supporté par des cages ancrées dans la falaise. Toutefois, une réfection de cette culée s'impose aussi.

TIMBRES - PHOTOS MC



Le pont de la Frontière, 1896

PICTURE POSTAGE™



Photo no 9
Le pont de la Frontière
Timbre-poste,
conception et photos de Gérald Arbour

Photo No. 9
The Pont de la Frontière
Postage stamp,
concept and photos by Gérald Arbour

L'état des fermes est généralement bon. Le contreventement horizontal est bien fait et en bon état aux niveaux supérieur et inférieur. La stabilité latérale est principalement assurée par des contreforts externes, situés à mi-portée, qui forment un triangle avec un poteau de chaque côté ainsi qu'une poutre transversale passant sous le pont.

Parmi les caractéristiques du *pont de la Frontière*, notons les poutres triangulées, les contreforts à mi-longueur, les lambris en planches verticales, les larmiers évasés, une large ouverture latérale et les portiques à linteau droit. Le roc présent des deux côtés a facilité la construction des culées. Ajoutons que c'est l'un des ponts couverts les plus haut perchés, selon Gaétan Forest. Le pont se classe en sixième position avec un indice patrimonial de 88 % parmi les ponts couverts du Québec.

En comparant ce pont à d'autres exemples de Town simple au Québec, Michael Grayson constate plusieurs autres éléments uniques dans sa structure, notamment : trois cordes, plutôt que quatre; un seul goujon aux croisements des diagonales; le contreventement latéral; le lambris légèrement incliné; la hauteur de l'ouverture aux murs; la pente forte du toit et son dépassement plus grand que normal. Les joints des cordes inférieures sont assurés d'une façon unique au Québec par des moises taillées et boulonnées sur la face des deux cordes pour les relier [photo no 10, ci-contre].

Le *pont de la Frontière* semble n'avoir subi aucune modification depuis sa construction, à l'exception du remplacement de la toiture (de bardeaux de cèdre à tôle) et de son déplacement latéral. La structure demeure en bon état malgré le manque d'entretien et témoigne de l'habileté de son concepteur et de son constructeur.

Pour toutes ces raisons, le rapport Grayson conclut que le pont doit être conservé sur son site actuel, en construisant des fondations appropriées et durables. À court terme, en l'absence d'une solution permanente, des travaux de stabilisation sont requis pour le sauvegarder. De plus, le pont mérite une reconnaissance par le ministère de la Culture et des Communications du Québec et une évaluation de son potentiel pour classement comme monument historique national.



Photo no 10 – Ferme et moises
Michael Grayson

The De la Frontière – 61-11-03

Situated on chemin du Pont-Couvert, the Pont de la Frontière, crosses in impressive gorge on the Mud Brook, which some still call the Creek or Crick Brook [Photo No. 9, page 22]. This Bridge is an extraordinary sight, and was built in 1896, some 120 years ago. The bridge takes its name from the international border, called “la frontière” in French.

The Pont de la Frontière was in use until a new wooden bridge on steel supports was built in 1965-66. At that time Transports Quebec moved the covered bridge about ten meters to the east, to make way for the new one [Photo page 31]. The Pont de la Frontière was given its official name on July 2, 1991, by resolution of the Municipal Council in concert with the Société québécoise des ponts couverts inc.; however locals still refer affectionately to it as the Creek Bridge or Province Hill Bridge, in spite of its official appellation!

The Pont de la Frontière measures 31.04 meters in length (101' 10"). It overall width is 4.04 meters (16'3") and its height is 3.53 meters (11'3"). The carriage-way width is 4.04 meters (13'3"). The Bridge height at the portal is 3.53 meters (11'7"). It may honestly be said that our bridge is perched well above spring flood level!

On October 6th, 2008 Potton's municipal council adopted Bylaw 2008-358, by which the Pont de la Frontière was cited officially a historical monument. According to the technical data set

out in 2016 by Michael Grayson, the state of the south bridge abutment is precarious and at risk for collapse, thus compromising the entire structure. Presently, all access to the bridge is forbidden. When the bridge was moved, it was seated on sturdy, but temporary cribbing. Some 50 years later, this cribbing has deteriorated considerably, particularly at the southern extremity, where its condition is precarious. Intervention is needed on the short term to save the bridge from collapse, followed by a total reconstruction of this abutment [Photo No. 8, page 21].

At the northern extremity, the bridge is better supported by cages anchored into the rock face. Nonetheless, this bridge support also requires reconstruction.

The bridge trusses are in good condition generally. The horizontal bracing is well made and in good condition at both the upper and lower levels. The lateral stability is mainly assured by exterior buttresses situated mid-span, which form a triangle with posts on either side, with a transversal beam under the bridge.

Among the notable characteristics of the Pont de la Frontière are the triangulated beams; the mid-span buttresses; angled vertical siding; the extra wide eaves; a wide lateral opening, and porticoes with straight lintels. Add to these, the fact that the Bridge is one of the highest perched in Quebec, according to Mr. Forest.

Épilogue

- Les ponts couverts sont intimement liés à la colonisation de Potton. Riche témoin de ce passé, le dernier pont couvert de Potton, celui *de la Frontière*, mérite d'être rescapé à nouveau, comme l'a fait le maire Fred Korman, en 1965, en intervenant pour empêcher sa destruction lors de la construction du nouveau pont.
 - Une demande de classement, parrainée par l'Association du patrimoine de Potton, le Groupe bénévole municipal de Potton, la Municipalité et Michael Grayson sera déposée auprès du ministère de la Culture et des Communications du Québec pour donner un statut national au pont, en raison de ses particularités et de son ancienneté. Un tel classement favoriserait sans doute l'obtention d'une aide technique et financière de Transports Québec pour sauver le pont et lui redonner sa splendeur d'antan.
 - Cette restauration doit aussi s'accompagner d'une mise en valeur du site et de l'installation d'un panneau d'interprétation pour les visiteurs. Le pont doit de plus redevenir accessible aux piétons.
 - La MRC de Memphrémagog devrait aussi s'engager puisqu'il s'agit d'un des deux derniers ponts couverts de son territoire.
 - Cette attraction incontournable du chemin touristique *Incomparable Potton* attire des centaines de visiteurs chaque année. Le lieu est unique. Il faut le chérir.
- Quant aux ponts couverts disparus, des panneaux d'interprétation devraient être mis en place aux lieux appropriés pour rappeler leur existence.
 - Enfin, la visite virtuelle du *pont de la Frontière* et des ponts disparus devrait être rendue possible sur les sites Web de l'Association du patrimoine de Potton et de la Municipalité.

Lexique

Abouter : mettre bout à bout.

Âme : partie verticale d'une ferme.

Avant-pont : espace de roulement avant d'accéder au pont.

Bardeau : planchette de bois, habituellement en cèdre employée pour couvrir le toit.

Chevron : pièce de bois orientée dans le sens de la pente d'un toit et lui servant de support.

Contrefort : élément en saillie contre le côté extérieur d'une ferme en bois pour contrer la poussée latérale.

Contreventement : élément de la charpente destiné à la protéger contre les déformations causées par des efforts horizontaux, particulièrement le vent.

Corbeau : pièce en saillie sur le pilier ou la culée de la structure destinée à soutenir une poutre ou un linteau.

Amongst the remaining covered bridges of Quebec, the Pont de la Frontière is classified in 6th position with a heritage factor of 88%.

In comparing this bridge with other examples of Town simple in Quebec, Michael Grayson noted other unique elements of the bridge structure: the use of three chords instead of four; single pegging at lattice intersections; the lateral bracing, the slightly inclined vertical siding; the height of the wall openings, which allow more natural light and the unusually steep roof slope with wider eaves than usual. The method employed to reinforce end-to-end lower chord joints appears to be unique in Quebec, in that a hardwood plate, technically called “wooden fish plate” is fitted and bolted to abutted chords, thus increasing the strength and security of the chords by their placement. [Photo No. 10]

It does not appear that any modifications have been made to the Pont de la Frontière since its construction, with the exception of replacing the changing cedar shingles with sheet metal, and of course, the lateral move from its original placement, which today stand in silent testimony to the skill of both the designer and builders.

For all of these reasons, the Grayson report concluded that the bridge should be conserved on its present site, by building appropriate and enduring foundations for it. In the absence of a permanent solution, stabilisation is essential on the short term to prevent its collapse. Moreover, the bridge deserves recognition by Québec’s Minister of Culture as well as an evaluation of its potential for classification as an historical monument.



**Photo No. 10 – Truss and reinforced spliced joint
Michael Grayson**

Corde inférieure ou supérieure : pièce de charpente posée à l'horizontale servant à cadrer les poutrelles verticales d'un mur ou, dans le cas d'une ferme de type Town simple, les poutres en diagonale. La corde inférieure supporte le tablier et la corde supérieure la toiture.

Culée : élément de fondation servant d'appui aux extrémités du pont.

Écorché : dessin d'une construction dont les parties extérieures sont omises afin de laisser voir les organes intérieurs importants.

Entablement : corniche ou couronnement du mur.

Entretoise : Pièce de bois placée entre des poutres et élément transversal rigide du tablier.

Faîtage : toiture.

Ferme de type Town : treillis inventé par Ithiel Town et élément central d'un pont ou son âme.

Fronton : façade du pont.

Garde-corps : empêche les personnes ou les véhicules de tomber.

Glissière : Pièce rainurée dans laquelle glisse une pièce mobile.

Goujon : pièce de bois ouvrée et circulaire destinée à être enfoncée dans un trou pour unir deux éléments d'une structure.

Jambage : montants latéraux soutenant la structure du portique du pont.

Jambe de force : pièce de charpente servant à soulager la portée des longues poutres; elle est fixée en diagonale pour former un triangle, ce qui a pour effet de raidir la charpente du pont.

Lambris : revêtement de planches sur les murs du pont pour les protéger des intempéries.

Larmier : saillie de la corniche, creusée sous la gouttière.

Linteau : pièce structurante horizontale soutenant la structure.

Longeron : pièce du tablier disposée parallèlement aux poutres maîtresses et soutenue par les entretoises.

Montant : élément vertical dans l'assemblage de la ferme.

Moise : assemblage de pièces jumelles qui enserrant d'autres pièces.

Panne : pièce horizontale de la charpente d'un toit soutenant les chevrons.

Pilier : ensemble de poutres servant de support à la structure.

Recouvrement de toit : à Potton, en tôle ou en bardeaux.

Roulière : pièce de bois pour empêcher l'usure du tablier ou plancher du pont.

Solveau ou lambourde : poutre encastrée le long des murs pour soutenir les solives du plancher.

Tablier : partie horizontale du pont supportant la chaussée ou plancher.

Travée : portion comprise entre deux montants dans un pont couvert de type Town élaboré.

Epilogue

- Covered bridges are closely linked to the original settlement of Potton. A valuable witness to our past, the Pont de la Frontière, is the last covered bridge in Potton. As such it is an invaluable asset, and deserving of rescue once again, as was done by former Mayor Fred Korman, whose intervention prevented the demolition of our covered bridge, when its replacement was completed.
- A request for classification, sponsored by the Potton Heritage Association, the Groupe bénévole municipal de Potton (GBMP), the Municipal Council and Michael Grayson will be deposited with the Minister of Culture for Québec in order to give national status to the Bridge because of its characteristics and its age. Such a classification would doubtless help in obtaining the technical and financial aid from Transport Québec in order to save the Bridge and return it to its former splendor.
- Any restoration must also be coupled with improvements to the bridge site, where the installation of detailed interpretation panels to welcome and inform visitors would be an important addition. Moreover, the bridge must be made available to pedestrian traffic once again
- The MRC de Memphrémagog should also join in this effort since the Pont de la Frontière is one of only two covered bridges in its territory.
- A visit to the bridge is an undeniable attraction for our Incomparable Potton tourist route, which brings hundreds of visitors to Potton each year. The area is unique and we must treasure it.
- Interpretation panels should be installed at places where other covered bridges once existed, in order to inform visitors and perhaps to remind ourselves that “Memory is the treasury and guardian of all things”.
- Finally, virtual visits to the Pont de la Frontière, and of a gallery of former bridges should be available on the Association’s website as well as that of the Municipality.

Sources

- Aiken, John. Entretien avec Sandra Jewett.
- Allen, Richard Sanders. *Covered Bridge of the Northeast*, Brattleboro, Vermont, The Stephen Green Press, 1957.
- Arbour, Gérald. *Répertoire 2015 des ponts couverts du Québec*, site Web.
- Arbour, Gérald, Fernand Caron et Jean Lefrançois. *Les ponts couverts au Québec*, Les publications du Québec, 2005, 217 p.
- Association du patrimoine de Potton. *Pont de la Frontière*, dépliant, 2009.
- Barna, Ed. *Covered Bridges of Vermont*, Countryman Press, 1996, 215 p.
- Bailey, Mary. *Diaries of Edith Aiken Cowan*, mère de Mary Bailey. Entretien avec Sandra Jewett.
- Carreno, Richard D. *Ithiel Town: An American Original*, pamphlet, Thompson Historical Society, 1995, 12 p.
- Conner, Pascal.
www.pontscouvertsauquebec.com.
- Forest, Gaétan. Entretien avec Jean-Louis Bertrand.
- Grayson, Michael. *Fiche technique du pont de la Frontière*, février 2016.
- Leduc, Gérard, et Paul Rouillard. *Potton d'antan = Yesterdays of Potton*, Association du patrimoine de Potton, CRM Magog, 1997, 102 p.
- Lefrançois, Jean. *Les ponts couverts au Québec*, conférence, hôtel de ville de Potton, Mansonville, mercredi 19 octobre 2011.
- Musée Missisquoi. *Carte Wallings Map 1864*, c2008.
- Phelps, M., et Marie Bray. "Dunkin, the Picturesque", *Yesterdays of Brome County*, vol. 3, Brome County Historical Society, 1977, p. 66-90.
- Pierce, Phillip C., P.E.; Robert L. Brungraber, P.E., Ph. D.; Abbe Lichenstein, P.E. et Scott Sabol, P.E. *Covered Bridge Manual*, US Department of Transportation, Federal Highway Administration, National Technical Information Service, publication No. FHWA-HRT-04-098, Treadwell, New York State, April 2005.
- pontscouverts.com. *Quand un pont s'écroule : souvenirs du pont North Branch*, jeudi 25 février 2010, Pascal Conner, webmestre.
- pontscouverts.com. *Un fait méconnu à propos du pont de la Frontière*, 25 mars 2013, Pascal Conner webmestre.
- Smith, Ross. Entretien avec Jacques Huppertz.
- *The Stanstead Journal*, Procès Verbal and By-Law for building a Bridge at Mansonville, April 1st, 1852.
- Transport Québec. *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale*, 2005.

Production Association du patrimoine de Potton – Potton Heritage Association

Équipe de production – Production team

Rédaction française et recherche : Jean-Louis Bertrand

Translation into English : Sandra Jewett

Révision française : Jacqueline Robitaille

Graphisme : Serge Normand

Édition Web : Serge Normand

Impression : CRM, Magog

Photographies – Photographs

Archives de l'Association du patrimoine de Potton – *Potton Heritage Association Archives*, Raymond Brainerd, Fonds de la NSPCB, collection de Gérald Arbour, Verna Gatchell, André Goossens, Michael Grayson, Niels Jensen, Laurence Langlois, Sylvain Laroche pour Inode Estrie, Léo Litwin, Thompson Historical Society.

Dessins – Illustrations

Gaétan Forest

Cartes postales – Post cards

Collection de Matthew Farfan, U.P.S., série no 1162, imprimée en Saxe

Remerciements – Acknowledgements

- Pascal Conner, administrateur et webmestre du site *Les ponts couverts au Québec*, pour son soutien et pour la permission qu'il nous a donnée d'utiliser les données de ce site;
- Gaétan Forest, pour sa permission d'utiliser le dessin de la structure d'un pont couvert et des fermes Town de même que pour ses commentaires et suggestions qui nous ont permis d'enrichir le texte de cette brochure;
- Gérald Arbour, pour ses corrections, commentaires et suggestions et pour la permission d'utiliser le feuillet du timbre qu'il a conçu en 2012 et des photos de sa collection;
- Michael Grayson, *engineer, for his advice and permission to use his technical data concerning the Pont de la Frontière.*

Notre partenaire
Municipalité du Canton de Potton



Our sponsor
Municipality of the Township of Potton

Dépôt légal 2016 – *Legal Deposit* – ISBN 978-2-9815061-1-5
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada– *Library and Archives Canada*



Le pont de la Frontière – *The Pont de La Frontière*

Photo de Niels Jensen



Le pont North Branch, 1980
Photo de la collection d'André Goossen

**Association du
patrimoine de Potton**

www.patrimoinepotton.org
info@patrimoinepotton.org



**Potton Heritage
Association**

www.pottonheritage.org
info@pottonheritage.org