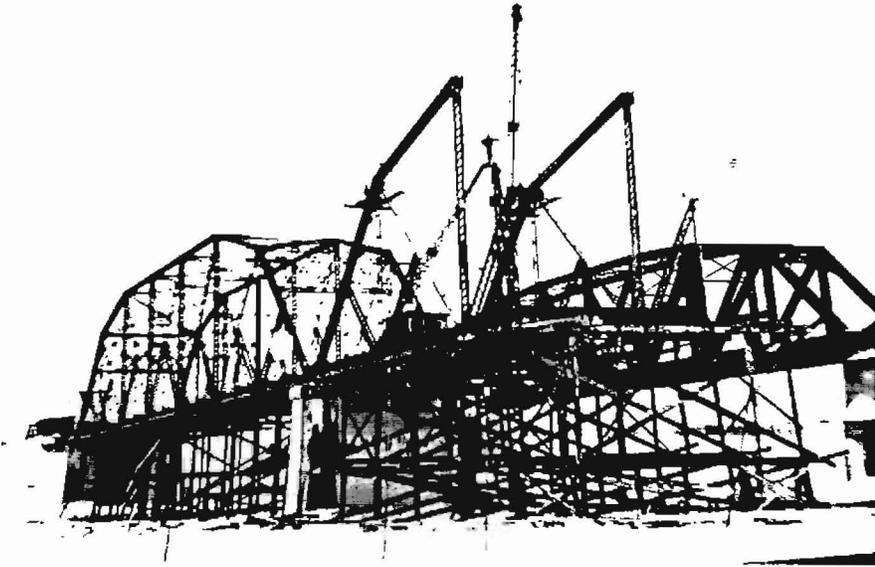
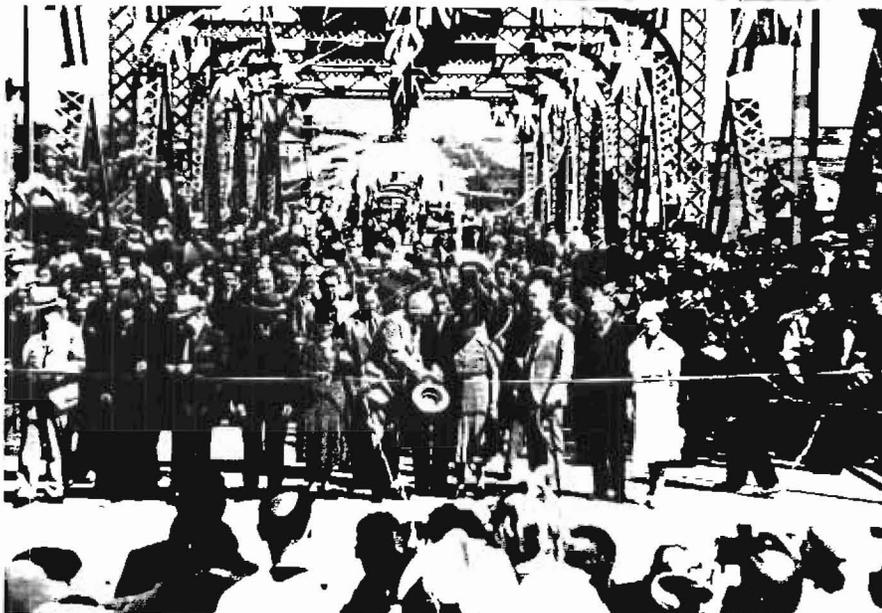
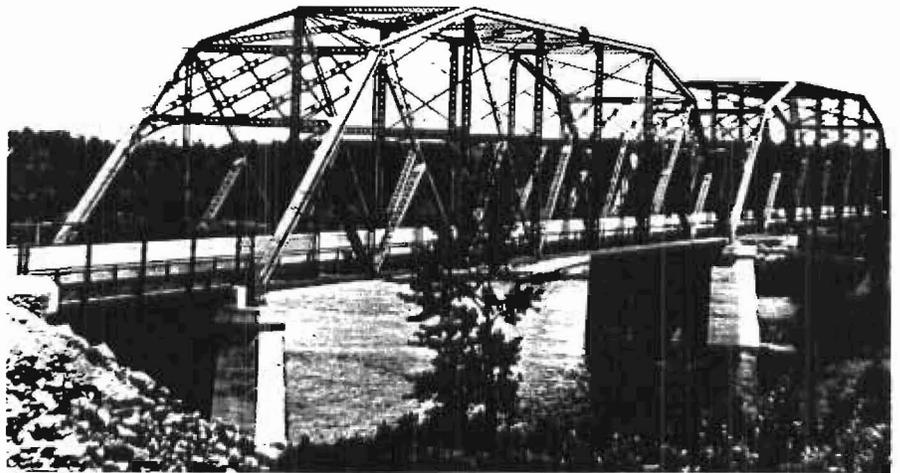


Le pont de la Route 11



*En construction.*

*Une fois terminé.*



*Ouverture officielle  
le 19 juillet 1939.  
M. Jos Bradette député  
fédéral  
M. J. Anaclet Habel,  
député provincial  
M. Napoléon Gravel, maire  
M. le curé Arthur Doyon.*

profondeur. Puis, ces morceaux sur lesquels on couche des rails, sont coupés à la même égalité. On coule ensuite le ciment. On procède ainsi pour les deux piliers situés aux extrémités du pont.

Quand les trois piliers sont en place, on attend l'hiver et la glace devient le support pour procéder à l'érection du tablier du pont mesurant 170 m (557') par 10 m (32') et de la structure armée haute de 15 m (49'). Le pont est à 12 m (39') au-dessus du niveau de l'eau.

Ce pont fait l'orgueil des gens de l'endroit. Le 19 juillet 1939, c'est l'ouverture officielle avec grand appareil comme le démontre la photo à la page 80.

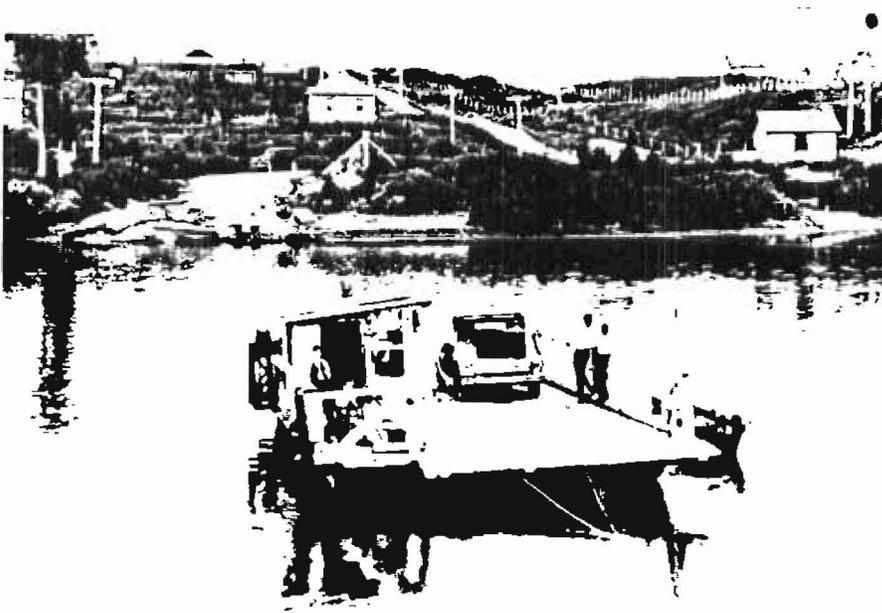
Mais comment se transporte-t-on d'une rive à l'autre de 1923 à 1939? A l'aide d'un chaland (voir pp. 82-83) espèce de bateau non ponté à fond plat amarré par des câbles l'empêchant de dériver. Au début, on parvient à le faire avancer au moyen d'une manivelle. Celui qui veut traverser la rivière devient le conducteur. Personnes et animaux peuvent ainsi aller et venir. Mais, l'arrivée des véhicules vers les années 1930 exige plus de force. Alors, un moteur vient remplacer la manivelle et un plus grand chaland pouvant accommoder trois automobiles fonctionne vingt-quatre heures durant. C'est du progrès! Plusieurs hommes de l'endroit actionnent ce chaland: Théophile Hudon, Jean-Baptiste Beauchamp, Jacques Simard, Denis Bérubé, Emile Lacoste, Aimé Ratté.

La dernière traverse, symbolique celle-là, a lieu au moment de la coupe du ruban à l'ouverture du pont en juillet 1939.

c) Le viaduc

Fauquier compte un troisième pont: celui de la traverse du chemin de fer reliant la Route 11 à la rue Tremblay, voie d'évitement de la traverse à niveau comportant des risques d'accidents. Un tel pont existe déjà, mais construit en bois et peu sécuritaire, il a besoin d'être remplacé. La municipalité conjointement avec le ministère des Transports et le Canadien National défraient les coûts de 172,000\$ pour ce viaduc. Commencé en 1968, l'ouverture officielle a lieu le 10 octobre 1969.

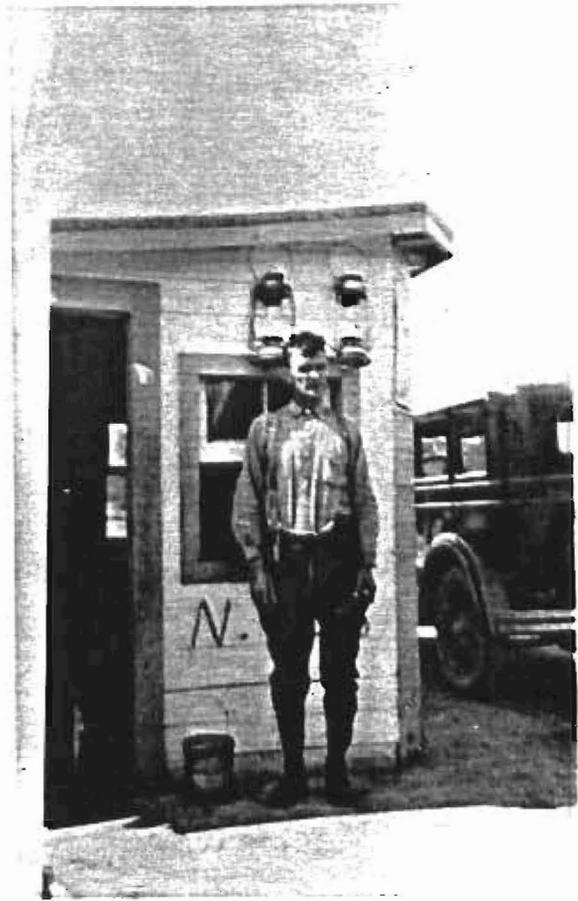
Le chaland



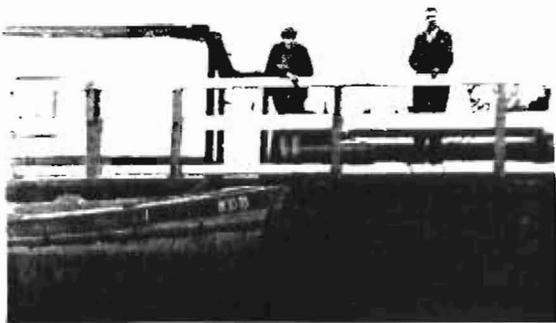
En 1930, Emile Lacoste est chargé de le faire fonctionner. Vue sur le côté est de la rivière Groundhog.

Le chaland (suite)

Denis Bérubé et  
Aimé Ratté



Jacques Simard



Jacques Simard  
avec  
Joseph Tremblay

## 5. Les moulins à scie

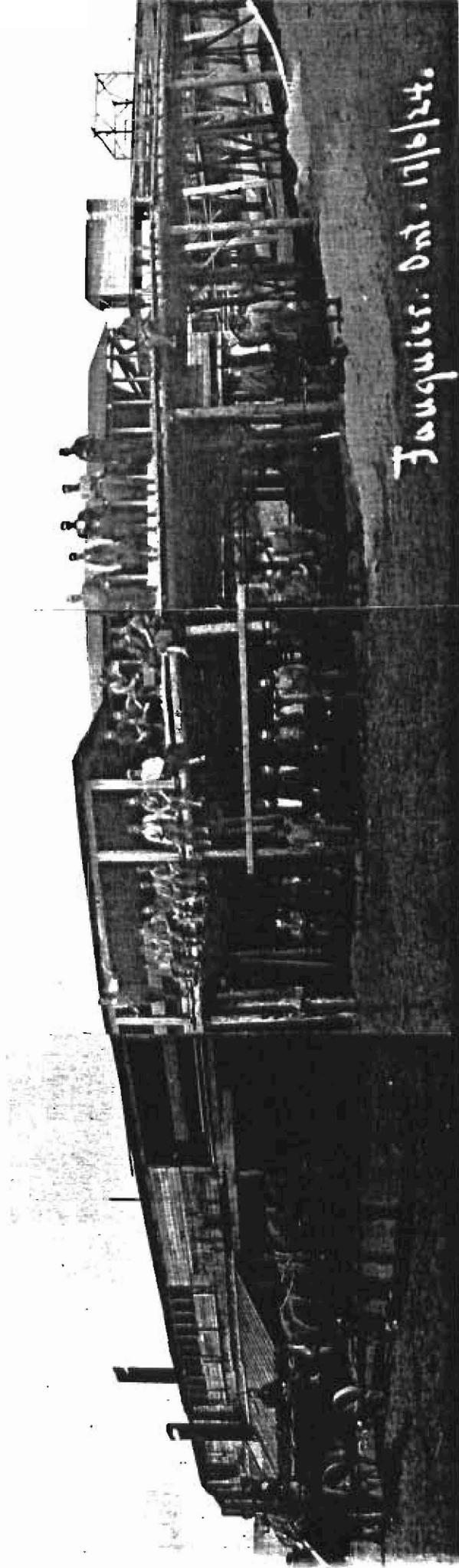
Deux moulins à scie sont en opération à Fauquier pendant les années 1920. Il s'agit du moulin de Napoléon Grégoire et celui de Marc Boivin. Les plus âgés du village s'en souviennent encore. Situé sur le côté est de la rivière Groundhog, cette industrie emploie une quarantaine d'hommes au moulin et autant dans le bois le long de la rivière. Au dégel, la drave commence et le bois est ainsi acheminé jusqu'au moulin. La production va bon train car en 24 heures, 12 wagons de chemin de fer s'emplissent de traverses (ties) en cyprès nécessaires à la construction de la voie ferrée.

Mais pourquoi cette entreprise n'a-t-elle pas continué à vivre? Elle aurait certes contribué à l'économie de Fauquier. D'après les anciens, Monsieur Boivin aurait fermé boutique suite à un conflit de taxation.

Puis, Joseph Guillemette se construit à son tour un moulin à scie vers 1925. Situé sur la rive est de la rivière, un peu plus bas que le champ de balle actuel, il fonctionne pendant une vingtaine d'années. De 3050 (10 000') à 4575 (15 000') mètres de bois sont sciés chaque jour. Pendant un certain temps, Pierre Lepage, un employé, produit des bardeaux de cèdre. Un incendie détruit le moulin en 1945.

Le long de la route du 52, deux moulins à scie fonctionnent autour des années '30 dont celui d'Arthur Filion sur le lac Dallaire au lot 26. De 3675 (12 000') à 4575 (15 000') mètres de bois de sciage sortent de ce moulin. Ce bois est ensuite

Le moulin à scie de Marc Boivin - 1924



Le charretier est Auguste Grzela