

## Des ponts-poésie

Manuel Mendo and Guy Richard

Number 122, Fall 2009

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/15619ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

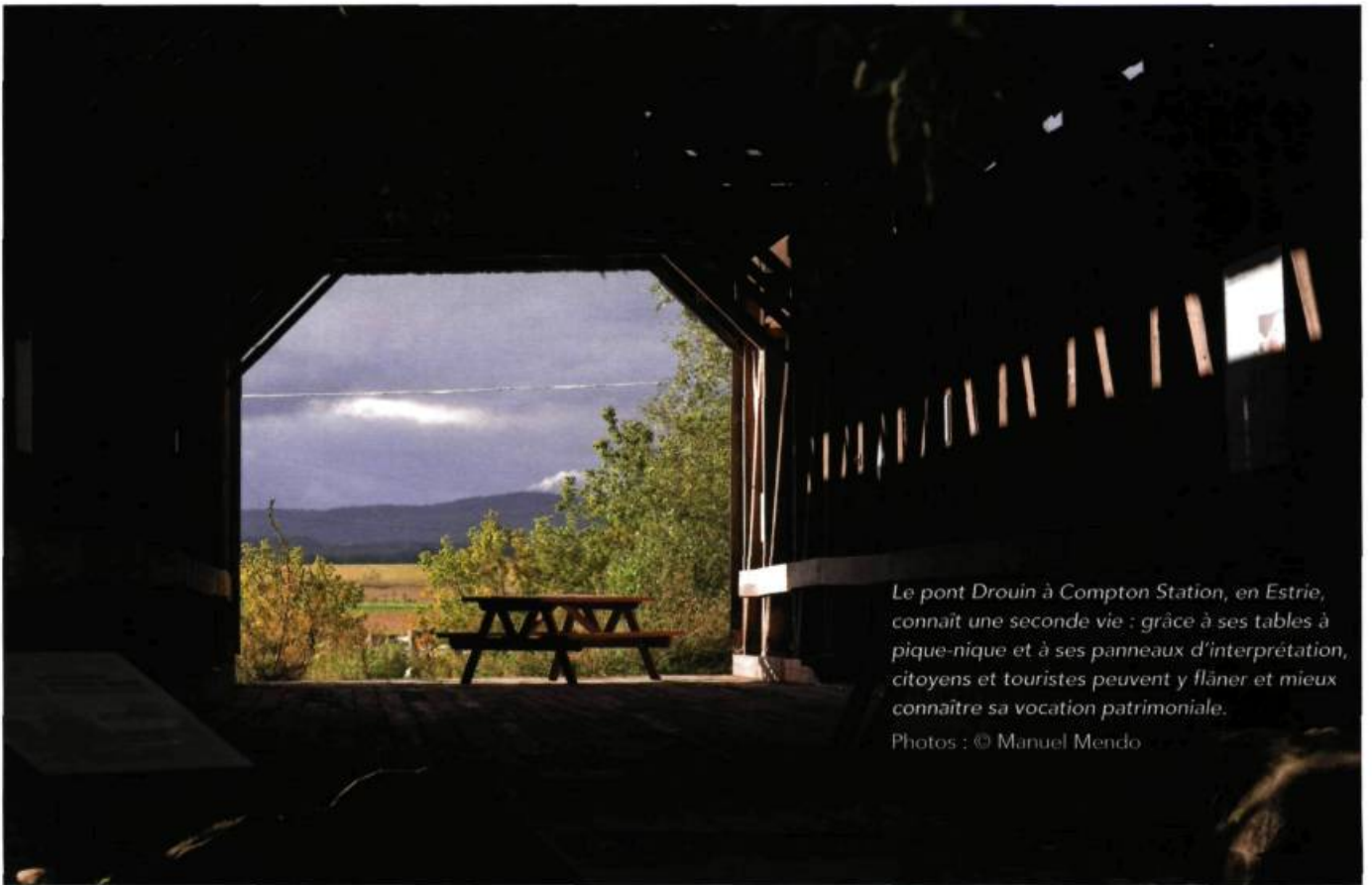
1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Mendo, M. & Richard, G. (2009). Des ponts-poésie. *Continuité*, (122), 18–22.

## DES PONTS-POÉSIE



Le pont Drouin à Compton Station, en Estrie, connaît une seconde vie : grâce à ses tables à pique-nique et à ses panneaux d'interprétation, citoyens et touristes peuvent y flâner et mieux connaître sa vocation patrimoniale.

Photos : © Manuel Mendo

*Les ponts couverts ont joué un rôle considérable dans le développement du territoire québécois. Rendus obsolètes par les évolutions techniques, ils nourrissent aujourd'hui les débats sur la conservation du patrimoine. Car si leur toit les protège de la dégradation, il ne peut rien contre leur possible disparition... Regard d'un photographe d'outre-mer sur ces bijoux menacés d'extinction.*

par Manuel Mendo  
et Guy Richard

On rencontre parfois, en pleine campagne québécoise, de drôles de granges posées en travers d'une rivière. Certaines sont pimpantes, d'autres délabrées. Mais il ne faut pas s'arrêter à l'aspect

modeste de ces bâtisses : ces ponts couverts ont joué un rôle très important dans la construction du pays.

De multiples cours d'eau découpent le territoire québécois. Tant que l'occupation du territoire se limitait aux rives du Saint-Laurent, cela ne posait pas beaucoup de pro-

blèmes. Pour traverser les cours d'eau étroits, on se contentait de structures légères, tandis que des bacs permettaient de franchir les rivières plus importantes. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, quand la colonisation s'est étendue à l'intérieur des terres, ce morcellement est devenu un obstacle



*Au XIX<sup>e</sup> siècle, les constructeurs estimaient la durée de vie d'un pont couvert à 150 ans. Le pont Powerscout (aussi appelé Percy) leur a donné raison : construit en 1861, il est le plus ancien pont couvert au Canada. Unique exemplaire au monde construit en fermes McCallum, cet ouvrage classé monument historique enjambe la rivière Châteauguay à Hinchinbrooke en Montérégie.*

aux relations entre les villages, à l'accès aux champs, etc. Il fallait donc équiper la province de nombreux ponts, et vite ! Mais les investissements allaient être considérables, en raison du climat rigoureux. Le pont couvert représentait une solution technique et économique tout à fait pertinente.

#### EN SYMBIOSE AVEC L'ENVIRONNEMENT

À l'époque, une communauté qui souhaitait construire un pont s'adressait au ministère de la Colonisation, qui lui apportait de l'aide financière, dépêchait une équipe d'ingénieurs et de techniciens, fournissait les plans. La main-d'œuvre était embauchée sur place. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que l'on a commencé à utiliser des boulons métalliques, les ponts étaient en bois chevillé. La matière première était récoltée dans les forêts environnantes ou acheminée par flottage. Les techniques d'assemblage étaient celles qu'on utilisait dans la construction des maisons du village, elles aussi en bois. Ainsi, l'entretien et les éventuelles réparations pouvaient être assurés sans intervention extérieure, grâce aux ressources et aux savoir-faire locaux. Le Ministère interve-

nait surtout au moment de la construction.

Mais pourquoi couvrir les ponts ? Certes pas pour abriter les passants, habitués aux rigueurs du climat... L'habillage, en bois lui aussi, était en fait le meilleur moyen de protéger la structure de son pire ennemi : la pourriture. Les constructeurs québécois estimaient qu'un ouvrage non couvert avait une durée de vie de 15 ans; celle-ci était multipliée par 10 lorsque le pont était protégé. Cette solution n'était d'ailleurs pas originale : elle avait été adoptée depuis plusieurs siècles en Europe, particulièrement en Suisse et en Italie.

Aux risques permanents de dégradation du bois par la pluie, la neige et le gel s'ajoutait, au printemps, celui causé par les masses d'eau et les glaces libérées par la débâcle. Il n'était pas rare de voir un pont emporté par la rivière en crue et déposé quelques centaines de mètres en aval, ou dans un champ voisin. Dans certains cas, une mobilisation générale des hommes, des chevaux et des tracteurs permettait de le réparer et de le remettre en place. Au printemps 1986, au Saguenay, le pont du Faubourg, balayé par les glaces de la rivière Saint-Jean, s'est échoué sur un haut-fond au

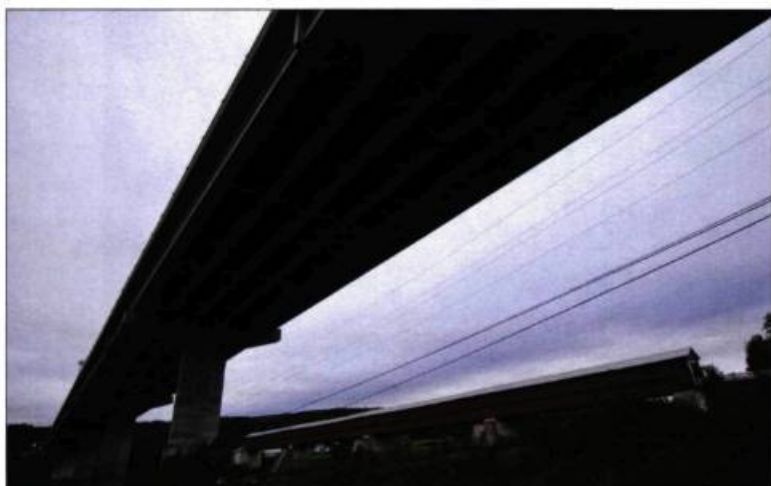
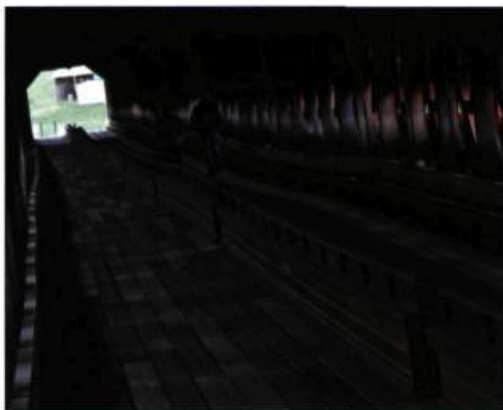


*Dans le Bas-Saint-Laurent, le pont d'Amqui, construit en 1931, permet de traverser la rivière Matapédia.*



*Le pont Heppell, à Causapschal dans le Bas-Saint-Laurent, a fêté ses 100 ans cet été, après avoir frôlé la destruction au printemps 1991, alors que la crue des eaux et une utilisation abusive l'avaient sérieusement endommagé.*





Au début des années 1970, à Notre-Dame-des-Pins, en Beauce, on a construit un pont de béton à côté du pont couvert Perrault, qui a failli être démoli. Classé monument historique en 2004, ce pont de 150 m qui relie les rives de la rivière Chaudière est le plus long pont couvert au Québec.

terme d'un kilomètre de « navigation ». Après qu'il eut été récupéré intact, la mobilisation des habitants de L'Anse-Saint-Jean a convaincu les spécialistes du ministère des Transports de le rétablir sur son site. À croire que le fait de figurer sur le billet canadien de 1000 \$ lui aurait porté chance... Contrairement aux ouvrages en pierre, qui auraient nécessité une main-d'œuvre nombreuse et qualifiée, les ponts couverts apportaient une solution souple, légère, adaptée, décentralisée et entièrement maîtrisée localement. C'est ainsi que, au fil des 200 dernières années, on a inventorié jusqu'à 1000 ponts couverts au Québec. Il en reste 85.

#### FRAGILE PATRIMOINE

Conçus au gabarit de la charrette à cheval ou des premiers véhicules automobiles, les ponts traditionnels ne pouvaient répondre aux exigences d'un réseau routier en constante expansion, à partir des années 1950. Pas question non plus, dans la desserte des villages, d'y faire passer les mastodontes que sont devenus les machines agricoles ou les engins de débardage. Beaucoup ont donc été remplacés par des ponts modernes. Ici comme ailleurs, la montée de l'individualisme et la recherche du rendement ont écorné l'esprit communautaire. L'entretien des ponts – et les dépenses qu'il entraîne – a alors été transféré au ministère des Transports. Leur destin est maintenant lié à des arbitrages financiers décidés à l'échelle de la province.

Il faut comprendre que, pour certains villages, le choix entre le financement d'un ouvrage moderne et l'entretien d'un pont couvert puisse susciter des débats. Certains ponts couverts sont situés sur des routes secondaires ou peu fréquentées et mobilisent du financement qui pourrait être utilisé à la construction d'ouvrages modernes. D'aucuns usent alors d'une solution radicale pour trancher le dilemme, comme ce fut le cas en septembre 2002 pour le pont de Capelton à Hatley, en Estrie, détruit par un incendie criminel. Construit en 1862, ce pont était le deuxième plus ancien du Québec. Hélas, ce n'est qu'un exemple parmi d'autres ayant subi le même sort.

Malgré ce que pourraient laisser croire ces cas isolés, les Québécois sont profondément attachés à ces témoins du passé. Dans les années 1950-1970, les vieux ponts étaient considérés comme techniquement dépassés et comme des obstacles au progrès. Avec la Révolution tranquille, la province, qui affirme son identité, prend conscience de la valeur de ce patrimoine. En 1972, le ministère des Transports dresse un premier inventaire et établit un classement, par ordre d'intérêt, des ponts à conserver. En 1981, l'initiative privée vient appuyer ces efforts avec la création de la Société québécoise des ponts couverts, organisme sans but lucratif dissous en 2002. Dans les années 1990, le ministère des Affaires culturelles du Québec, considérant que la

ARCHITECTURE  
+ DESIGN URBAIN

**BRIÈRE GILBERT + ASSOCIÉS ARCHITECTES**  
50 côte DINAN | bureau 101 | QUÉBEC | QC | G1K 8N6 | T. 418 694.9041  
460 rue sté. CATHERINE O. | # 613 | MONTRÉAL | QC | H3B 1A7 | T. 514 875.1168

Photographe espagnol résidant en France, Manuel Mendo a photographié 52 ponts couverts au Québec depuis septembre 2008. Il photographie actuellement les 33 ponts restants. Il devrait publier un livre sur le sujet à l'automne 2010. Plus de détails (et de photos) au [www.mendo-photo.com](http://www.mendo-photo.com).



sauvegarde de ces témoins est également de son ressort, s'associe au mouvement. Un moratoire sur la démolition des ponts couverts est décrété, suivi de l'Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale du ministère des Transports. Certains sont classés monuments historiques, comme le pont Perrault sur la rivière Chaudière, en Beauce, en 2004.

Les institutions seules ne pourraient toutefois pas grand-chose sans un soutien populaire. Les Québécois tiennent à leurs ponts couverts parce que ces structures font partie du paysage. Elles constituent des repères familiaux. Lieux de passage et de rencontre, c'est à leurs abords que le père emmène son fils à

la pêche... Les amoureux s'y donnent rendez-vous... Les ponts couverts font partie de l'univers onirique autant que du réel.

Heureusement, les tenants de la modernité ne sont pas nécessairement pour la destruction de l'ancien. À Sainte-Clotilde-de-Beauce, un résident milite pour la construction d'un nouveau pont. Il a de solides arguments : vu le gabarit du pont couvert Bolduc, en cas d'incendie sur sa ferme, les pompiers devraient parcourir 15 kilomètres pour atteindre le point d'eau situé de l'autre côté de la rivière ! Pourtant, il ne réclame pas la destruction du pont couvert, qui date de 1937. « Le pont Bolduc a une valeur sentimentale particulière dans la famille puisque mon arrière-grand-père et mon



Un résident de Sainte-Clotilde-de-Beauce réclame la construction d'un nouveau pont, mais pas la destruction du pont couvert Bolduc, qui date de 1937.

**LES TOITURES TOLE-BEC INC.**

*Toitures Traditionnelles*

- à Baguettes
- à Joints Debouts
- à la Canadienne

-Culvre  
-Culvre Étamé  
-Acier Pre-peint  
-Galvanisé  
-Ardoise

-Entreprise Familial-      Licence R.B.Q. 2617-6594-75

**1212 Tellier, St-Vincent-de-Paul, Laval**

Site internet:  
**( 450 ) 661-9737 www.toile-bec.com**

Pour une  
**quincaillerie  
décorative...**

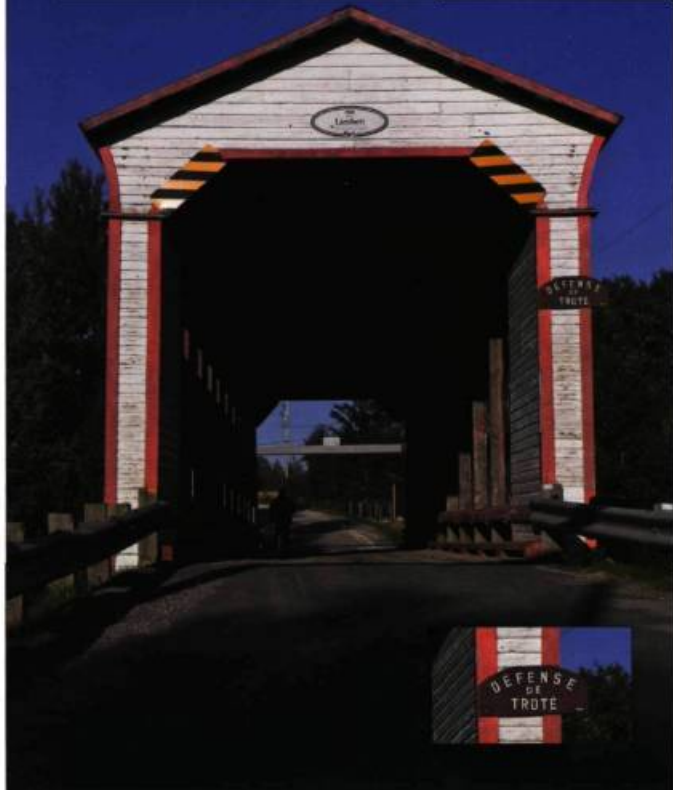
**HORS SÉRIE**

QUINCAILLERIE

355, Marais, local 115, Québec  
418.681.7477 • 1 877 705.3212  
Télec. : 418.681.1626  
Fermé le dimanche

*Quincaillerie pour  
bâtiments anciens*





L'affiche « Défense de troté » sur le pont Lambert à Sainte-Sophie-d'Halifax, dans le Centre-du-Québec, rappelle que plusieurs ponts couverts ont été conçus pour les charrettes à cheval.

grand-père ont participé à sa construction. Il fait presque partie des bâtiments de ferme pour mon père et moi », précisait-il dans le journal *L'Éclaireur-Progrès / Beauce nouvelle* du 28 août 2008. Précisons que le requérant s'appelle... M. Bolduc !

Reste à trouver le financement... Alors, le pont couvert pourra vivre une seconde existence en abritant une aire de repos pour les usagers de la route, une piste pour les vélos et pour les motoneiges en

hiver, un lieu d'exposition sur l'histoire du pont ou du village... Tourisme et loisirs : voilà de nouvelles affectations qui justifient l'entretien des ponts couverts, car elles leur permettent de dévoiler leur valeur patrimoniale !

Manuel Mendo est photographe et Guy Richard est formateur dans les domaines socioéconomiques à l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), en France.

### POUR EN SAVOIR PLUS, LISEZ :

« Des maisons sur des rivières », « Le pont couvert, un art de construire » ainsi que « Le pont Perrault. Trois fois sauvé des eaux ! » dans *Continuité*, n° 95, hiver 2002-2003, p. 31-37.

# Le chemin de foi du Fr. André



## Un rendez-vous avec l'histoire!

Le frère André a fondé l'Oratoire Saint-Joseph en 1904 avec cœur et passion.  
*Une œuvre digne des grands bâtisseurs !*

Découvrez ses influences spirituelles  
à travers photos d'archives, statues, artefacts, œuvres d'art.

**Exclusivité:** le chemin de croix sculpté par Joseph Guardo en 1946  
et la Rose d'or offerte par le pape lors du centenaire de l'Oratoire.

Forfaits de groupes sur réservation au Bureau d'accueil et des pèlerinages  
514 733-8211 • [pelerinage@osj.qc.ca](mailto:pelerinage@osj.qc.ca)

[www.saint-joseph.org](http://www.saint-joseph.org)  Snowdon / Côte-des-Neiges

**Exposition présentée  
au musée de l'Oratoire**

**Tous les jours  
de 10 h à 17 h**

**Exposition permanente  
Les crèches du monde  
à visiter!**

