

Des ponts marqués d'histoires

Anne Bernard and Jean Pierre Bernard

Volume 58, Number 2 (201), August–November 2021

1 001 Traverses d'eau

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/96306ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bernard, A. & Bernard, J. P. (2021). Des ponts marqués d'histoires. *Magazine Gaspésie*, 58(2), 25–26.

Pont ferroviaire au-dessus de la rivière Cascapédia, avec ses nombreux chevalets de bois (« trestles »), vers 1890-1900. On y remarque le passage sous les rails pour les voitures à cheval, puis les automobiles.

Musée de la rivière Cascapédia

[DOSSIER]

DES PONTS MARQUÉS D'HISTOIRES

Le 7 décembre 2020, un article de Radio-Canada annonce la mort des deux ponts ferroviaires de Cascapédia-Saint-Jules construits entre 1891 et 1893, victimes des soubresauts de dame nature et du réchauffement climatique. Des ponts qui sont inscrits dans notre ADN, non seulement pour leur lieu de baignade exceptionnel, mais aussi puisqu'ils constituent, pendant près de 150 ans, le lien entre deux communautés interdépendantes et interculturelles. Ils sont le signe de la cohabitation entre francophones et anglophones, celles de Cascapédia et de Saint-Jules. Avec la restauration du chemin de fer ces temps-ci, il faut se souvenir de cette époque.

Anne Bernard
Muséologue

Jean Pierre Bernard
Chroniqueur historique et résident de Barachois

Dans le milieu des années 1800, le boum ferroviaire pousse les ingénieurs à construire des ponts de chemins de fer audacieux qui seront typiques de cette période. Alors que le ciment et la pierre sont des matériaux de choix en Europe, les majestueux ponts de bois seront la norme en Amérique du Nord. Malgré les limites, les avantages économiques de la construction à base de bois s'avèrent irrésistibles. Elle permet d'engager des Gaspésiens sur place, sans avoir recours à une main-d'œuvre hautement qualifiée. De plus, comme le bois se trouve généralement en abondance dans les localités gaspésiennes et

se retrouve facilement sur le tracé du chemin de fer nouvellement déboisé, l'économie est réelle pour la compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

MAJESTUEUX ÉCHASSIERS DE BOIS

Les compagnies de chemins de fer construisent fréquemment des chevalets de bois (« trestles » en anglais) pour combler les lacunes et surmonter le défi de la construction qui s'avère rapide et peu coûteuse. Dans cet environnement frénétique, les chemins de fer surmontent de petits ravins avec de simples chevalets, tout en érigeant

de grands tréteaux aux croisements multiples pour traverser des ravins importants et des terrains escarpés.

Pour ces raisons économiques, la construction ferroviaire constituée de tréteaux de pieux simples s'est poursuivie à un rythme prolifique à la fin du 19^e siècle et pendant la première moitié du 20^e siècle. Jusqu'au milieu des années 1950, plusieurs milliers de chevalets en bois sont encore en service sur les chemins de fer nord-américains. On estime une durée de vie de 20 à 30 ans pour le bois local non traité, avec en contrepartie des éléments du pont qui deviennent défaillants et doivent être remplacés. Le

Un autre pont de discorde

À la construction du pont ferroviaire sur le barachois de Saint-Pierre-de-Malbaie (aujourd'hui Barachois), entre 1908 et 1910, est attachée une histoire qui pourrait relever de la légende urbaine. Cette histoire est celle du caisson central du pont. Il s'agit d'une version non documentée, issue de la tradition orale. Lorsque les pêcheurs de Barachois voient que le pilier du pont va bloquer le chenal pour sortir vers la Baie-des-Molues (appellation de Samuel de Champlain vers 1604), ils s'organisent avec les moyens du bord (force humaine et animale fort probablement) pour déplacer le caisson qui doit accueillir le ciment du pilier. Le lendemain, les constructeurs du pont se retrouvent devant le fait accompli. Ils tentent de trouver un coupable, mais un seul d'entre eux s'identifie comme responsable, un certain M. Girard, qui reçoit une amende de 5 \$, une forte somme pour l'époque. M. Girard paie l'amende, mais l'histoire dit qu'il l'a payée avec des contributions de ses collègues qui ont, avec lui, effectué le déplacement nocturne de la structure métallique.

La compagnie ne prend pas de risque avec le second pilier, libérant le chenal à la navigation intérieure, mais elle construit quand même le pont quelques mètres plus bas, forçant ainsi les pêcheurs à amputer leurs mâts en conséquence. Il y a alors une flotte de bateaux avec des spécifications « havre de Barachois ». Il s'agit probablement du dernier obstacle à la saga du chemin de fer gaspésien.



Pont ferroviaire à Barachois, vers 1930.

Musée de la Gaspésie. Collection Marcel Lamoureux. P77, 83.16.150.137

remplacement de toute la structure est souvent plus économique et de nombreux chevalets en bois sont troqués par d'autres types de ponts ou remplis pour créer des remblais et soutenir la structure de la voie. Le plus bel exemple est celui du pont de Barachois dont des éléments des chevalets se retrouvent enfouis sous le remblai.

L'HÉRITAGE DE MERCIER

Projet né dans la corruption et la controverse s'il en est un, le chemin de fer entre Matapédia et Gaspé connaît son lot de difficultés. Le premier train à entreprendre le périple s'ouvre sur des décennies d'obstacles à son développement, dont le scandale de la baie des Chaleurs qui retarde son achèvement et coûte le siège de l'un de nos célèbres premiers ministres, Honoré Mercier. Cascapédia n'échappe pas à cette crise : travaux bloqués, crise sociale... Cela n'empêchera pas Mercier d'associer son nom aux nombreux ponts ferroviaires qui enjambent les rivières du sud de la Gaspésie, dont les ponts jumeaux qui surplombent la Grande Cascapédia.

Remerciements au Musée de la rivière Cascapédia qui a mis gracieusement à disposition sa photographie.



VERSION LONGUE



Spécialités : livres, jeux éducatifs, jeux, papeterie, cartes sportives

168, de la Reine, Gaspé, G4X 1T4 Tél.: 418 368-5514