

La construction artisanale des ponts de glace *Ice bridge building as a traditional practise*

Judith Douville

Volume 17, 2019

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1066009ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1066009ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (print)

1916-7350 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Douville, J. (2019). La construction artisanale des ponts de glace. *Rabaska*, 17, 85–99. <https://doi.org/10.7202/1066009ar>

Article abstract

The Saint Lawrence River, as well as many other rivers and lakes, all contributed to Québec's development. Throughout Québec's history, people would regularly cross them in winter and these crossings eventually became well organized ice bridges. They have both an economic and a social role, and some rare ice bridges are still built today. In 2016-2017, some of the men who build these temporary roads shared the knowledge of their craft with the Musée de la mémoire vivante. They have been successful in taking the techniques learned from their forebears and adapting them to today's needs. However, there is no doubt that climate change now poses a new challenge to those who are trying to maintain the practise.

La construction artisanale des ponts de glace

JUDITH DOUVILLE

Musée de la mémoire vivante

Une réponse à l'hiver

« Quand le chemin prend bon, on traverse à pied de l'île Verte jusqu'à l'autre rive, en face¹ ». Les traverses naturelles² et les ponts de glace³ font partie de l'histoire du Québec. Une première description des glaces est faite par Jacques Cartier dans le récit de son second voyage. Il décrit des glaces de plus de deux brasses⁴ d'épaisseur qui ont retenu ses navires prisonniers de la mi-novembre 1535 jusqu'à la mi-avril 1536⁵. Les jésuites Charlevoix et LeJeune ainsi que Marie de l'Incarnation (1599-1672) parlent dans leur correspondance du fleuve Saint-Laurent faisant office de chemin utilisable l'hiver. Et la religieuse compare le fleuve figé par le froid à une grande plaine⁶.

Des traverses naturelles et des ponts de glace reliaient pendant une douzaine de semaines les rives du Saint-Laurent en divers endroits depuis Longueuil et en aval jusqu'à Lévis. Sur le même territoire et jusqu'à Montmagny, les îles des archipels étaient également reliées l'une à l'autre et, exceptionnellement, à la rive sud du fleuve, selon la sévérité des hivers. Mais on dit que la formation d'une glace assez résistante pour que l'homme puisse y circuler n'aurait jamais été possible en aval de l'archipel de l'île aux Grues et cela sur les deux rives au nord et au sud. Le fleuve s'élargit considérablement à cet endroit et la force du courant qui se combine aux marées

1. Robert Desrosiers et André Lévesque, *L'Île Verte racontée*, DVD, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs ; enregistrement d'Amédée Fraser réalisé entre 2009 et 2012 (Copie déposée au Musée de la mémoire vivante pour diffusion).

2. Chemin direct et plus ou moins large reliant deux points relativement près l'un de l'autre (ex. : rives, rues) et dont le tracé se crée à l'usage.

3. Ouvrage, construction pour relier deux points séparés par une dépression ou par un obstacle.

4. Une brasse équivaut à 1,83 m (brasse britannique) ou à 1,60 m (brasse française).

5. *Second Voyage réalisé au commandement et au nom du très chrétien roi François, effectué par Jacques Cartier, en l'an mille cinq cent trente-six* ; www.wdl.org (source consultée le 5 janvier 2019).

6. Daniel Houle et Jean-David Moore, « Les Ponts de glace sur le fleuve Saint-Laurent – Un indicateur de la sévérité des hivers entre 1620 et 1910 », *Le Naturaliste canadien*, vol. 132, n° 1, hiver 2008, p. 75-80.

constitue un obstacle majeur à la formation du couvert de glace. C'est le cas dans le chenal entre l'île aux Coudres et Baie-Saint-Paul où l'eau circule à sept nœuds⁷. À l'est de l'île aux Grues, il y a cependant quelques exceptions. Un pont existait entre Kamouraska et l'île aux Patins. L'auteur Donald Guay mentionne qu'il y avait des courses de chevaux sur un pont de glace en face de Kamouraska en 1855⁸. Des traverses étaient balisées également entre la paroisse de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs sur l'île Verte et la municipalité de L'Isle-Verte sur la rive sud. Plus à l'est, l'île Saint-Barnabé a été reliée à la rive de Rimouski par un pont⁹.

De tous les ponts de glace qui ont été réalisés sur le fleuve, ce sont les ponts entre Hochelaga et Longueuil et entre Québec et Lévis qui furent les plus représentés par les artistes et les photographes du XIX^e siècle.

Avant l'ouverture du pont de Québec en 1917, vers la troisième semaine de janvier, une corvée est organisée et supervisée par l'inspecteur des chemins. Des hommes outillés de pelles et des « grattes » tirées par des chevaux aplanissent et balisent le pont de glace Québec - pointe Lévy. Un travail qui est nécessaire pour déplacer ou rompre les bourguignons (blocs de glace) transportés par la marée¹⁰ et qui encombrant le tracé du pont mesurant un peu plus d'un kilomètre entre les deux rives.

Dès que l'inspecteur des chemins autorise l'utilisation du pont de glace, l'économie et la vie sociale s'animent. Le pont permet la traversée de charges considérables.

Jean Provencher, dans *Les Quatre Saisons dans la vallée du Saint-Laurent*¹¹, mentionne le transport de troupeaux de bœufs, de bois de construction, de briques et d'autres marchandises volumineuses. C'est également l'occasion d'échanger avec les voisins d'en face et avec les insulaires. Des alliances se sont formées grâce à cette route hivernale. « Entre Noël et le jour de l'An, le *pont des fêtes* se formait souvent entre pointe Platon, dans Lotbinière, et les Écureuils (municipalité fusionnée à Donnacona) en face. On retrouve maintenant des Lemay qui viennent de Lotbinière dans Portneuf.¹² » Il ne s'agit pas de cas isolés, plusieurs personnes aiment rappeler

7. Le nœud est une unité de vitesse utilisée en navigation maritime et aérienne. Un nœud correspond à un mille marin par heure, soit 1 852 m/h. Le courant de sept nœuds fait abstraction de la marée.

8. Donald Guay, *Histoire des courses de chevaux au Québec*, Montréal, VLB, 1985, p. 170.

9. Des traverses naturelles et des ponts se sont certainement formés au cours de l'histoire sur le fleuve et sur d'autres cours d'eau ; le but de cet article n'est pas d'en faire une liste et une description exhaustives.

10. Yves Hébert, *Les Ponts de glace sur le Saint-Laurent*, Québec, Les Éditions GID, 2012, p. 23. Voir aussi son article « Ponts de glace sur le Saint-Laurent », dans *l'Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française* : www.ameriquefrancaise.org/fr/article-735 (source consultée le 26 juin 2019).

11. Jean Provencher, *Les Quatre Saisons dans la vallée du Saint-Laurent*, Montréal, Les Éditions du Boréal, 1988, p. 58.

12. Entrevue de Marie-Ève Cousineau de Radio-Canada, Québec, avec Jean Provencher, le 9 janvier 2019.



THE RIVER ST. LAURENCE DURING THE FROST, WITH A VIEW OF THE CITADEL OF QUEBEC.—(FROM A SKETCH BY J. ARCHER.)

Pont de glace sur le Saint-Laurent et vue sur la Citadelle

Gravure d'après un dessin de J. Archer

Tiré du journal *Illustrated Times*, vol. 8, n° 204, samedi 26 février 1859, p. 129.

Coll. Ginette Garon

que leurs arrière-grands-parents se sont rencontrés en hiver à la faveur d'un pont de glace.

Ces liens facilitant les déplacements ne font pas le bonheur de tous. Entre Québec et Lévis, des actes de vandalisme destinés à saccager le pont provisoire, voire provoquer sa débâcle hâtive, sont perpétrés par des canotiers mécontents de perdre leur clientèle au profit des cochers du pont de glace, semble-t-il¹³. Cette route éphémère entrave également la navigation à vapeur qui se développe sur le fleuve. Le gouvernement du Canada-Est adopte une loi, en 1865, pour interdire de briser le pont de glace¹⁴.

La popularité du pont de glace de Québec a inspiré des commerçants désireux de faire affaire non seulement avec les voyageurs empruntant cette voie, mais aussi avec les promeneurs et les sportifs qui s'y retrouvent nombreux. Ils ont aménagé sur le fleuve des *caboulots*. Ce sont des abris de taille réduite, parfois dotés d'un petit poêle à bois sur lequel on fait frire du poisson fraîchement pêché qui est mangé sur place par les passants. D'autres transforment ces cabanes en *buvettes* où ils vendent sans permis de la boisson

13. Archives de la Ville de Québec, *Page d'histoire, le pont de glace* ; www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/archives/pages_histoire/pont_de_glace.aspx (source consultée le 6 janvier 2019).

14. Yves Hébert, *op. cit.*, p. 82.

alcoolisée. Ces *buvettes* situées sur les eaux du fleuve ne relèvent pas de la juridiction municipale. Cette pratique qui déplaisait aux plus prudes a pris fin au cours des années 1880, sous l'autorité du maire Langelier.

Le pont de glace entre Hochelaga et Longueuil fut pour sa part le seul sur lequel un train a circulé pendant quatre hivers (1880-1883). C'était là une initiative de Louis-Adélard Sénécal désireux de favoriser le commerce nord et sud pendant l'hiver sans utiliser le pont Victoria appartenant à la Grand Tronk Railway of Canada, compagnie ferroviaire compétitrice de la sienne, la Hochelaga Bridge Company. La première traversée du train sur la glace a suscité l'intérêt des photographes et des journalistes. *L'Opinion publique* du 19 février 1880 lui a consacré trois pages et décrit brièvement les moyens employés pour réaliser cette *prouesse*.

La nouvelle voie ferrée couvre près de trois milles de parcours ; elle a été faite d'après toutes les règles de l'art. On y a mis pour 8000 \$ à 10000 \$ de bois. Après avoir écrasé la glace, on y a placé des traverses variant de 15 à 50 pieds [4,5 m à 15 m] de long ; sur ces pièces transversales sont jetées d'énormes poutres longitudinales. C'est sur ces poutres que courent les rails, fixés de la manière ordinaire.¹⁵

La navigation en toute saison sur la voie maritime et la construction de ponts permanents ont mis un terme à ces ponts saisonniers sur le Saint-Laurent. On a mentionné plus haut que celui de l'île Verte continue de servir chaque hiver, mais il est réservé aux piétons et aux motoneigistes. Au lac Témiscouata et sur la rivière des Outaouais, des ponts de glace sont encore construits pour franchir ces cours d'eau en automobile. Ils sont réalisés selon les savoirs et les observations transmis d'une génération à l'autre.

Un lien vital

Les traverses et les ponts de glace sont de la première importance pour les villages séparés les uns des autres par des cours d'eau. Pour les citoyens de Saint-Juste et plusieurs autres municipalités de la rive est du lac Témiscouata, le pont de glace est un lien vital depuis plus de cent ans. C'est sur la rive opposée que plusieurs services essentiels¹⁶ sont établis, à Notre-Dame-du-Lac (aujourd'hui Témiscouata-sur-le-Lac, quartier Notre-Dame-du-Lac). Gilles Thériault, qui a été interrogé sur le sujet dit sans hésiter : « Les gens attendaient la glace avec impatience¹⁷. » Entre la fin du service de traversier et la formation de la glace sur le lac, les communications entre les deux rives nécessitaient un détour de 40 km ; ce qui est encore le cas en 2019. L'informateur, dont le

15. Collection Musée de la mémoire vivante, fonds Léon Trépanier.

16. Hôpital, dentiste, pharmacie, gare, grossistes et détaillants.

17. Gilles Thériault, témoignage n° 2017-0007, Musée de la mémoire vivante, Témiscouata-sur-le-Lac, 6 février 2017.

père était marchand général à Saint-Juste, se rappelle l'époque des commis voyageurs qui arrivaient à la gare de Notre-Dame et qui traversaient le lac en traîneau. Adolescent, M. Thériault a souvent transporté des marchandises d'une rive à l'autre en camion sur le lac gelé. Il se rappelle l'arrivée des sacs de grain à la gare de Notre-Dame-du-Lac. Ceci représentait, en une journée et en plusieurs traversées, le transport de 200 sacs de 45 kg jusqu'à l'entrepôt du magasin général familial. Il considère que les déplacements sur le lac étaient plus périlleux à cette époque. Un trajet était balisé par des volontaires, mais il n'y avait pas d'inspection régulière de l'état de la glace. Les gens n'avaient pas de notion de sécurité, mais affichaient beaucoup de témérité. Il se souvient de la noyade d'un homme et de son cheval. « Quand une personne *calait* [s'enfonçait] et s'en sortait indemne, on en parlait dans la famille pendant une journée, tout au plus¹⁸. » Le souvenir d'une telle mésaventure demeure toujours en mémoire chez ceux qui l'ont vécue. Gilles Thériault se rappelle très bien qu'il a « passé au travers de la glace ». L'eau glacée l'a saisi, presque paralysé ; il était incapable de crier ou de bouger. Il se dit chanceux de ne pas avoir été seul sur le lac, ce jour-là. M. Thériault, comme plusieurs jeunes gens résidant dans le secteur du quai à Saint-Juste, a fait sa 8^e et sa 9^e année scolaire à Notre-Dame-du-Lac. Passer par le lac, été comme hiver, représentait pour ces élèves un trajet plus court que de se rendre à l'école du village qui était à 5 km¹⁹. Ils prenaient le traversier quotidiennement et l'hiver, ils traversaient à pied sur le lac.

Je n'ai jamais dormi à Notre-Dame plus qu'une dizaine de jours pendant l'année scolaire. Quand le lac commençait à dégeler au printemps, papa me disait de mettre mes skis pour avoir une plus grande portée sur la glace. Je traversais toujours à la noirceur pour revenir à Saint-Juste à la fin de la journée. Nos parents n'étaient pas inquiets. C'était notre mode de vie. Nous n'avions aucune notion de sécurité²⁰.

La recommandation la plus courante était de ne pas trop s'approcher des flaques d'eau. Le principal danger annonçant le printemps et signalé aux enfants était le crottin de cheval. Ce dernier de couleur foncé combiné aux rayons du soleil faisait fondre la glace et formait un trou²¹. Certains utilisateurs réguliers du pont anticipaient le pire, comme le postillon Cyrice Roy de Saint-Juste. Il allait chercher les sacs de courrier à la gare de Notre-Dame en traîneau. Au printemps, il attachait un canot à son traîneau. Il était toujours prêt à sauter dans l'embarcation en cas de bris de la glace. Des résidents en

18. Gilles Thériault, témoignage cité.

19. À cette époque, aucun transport scolaire n'existait.

20. Gilles Thériault, témoignage cité.

21. Armor Dufour, témoignage n° 2017-0006, Musée de la mémoire vivante, Témiscouata-sur-le-Lac, 6 février 2017.

bordure du lac étaient toujours prêts à intervenir en cas d'accident. Parmi eux se trouvent les ancêtres d'Armor Dufour qui possédaient un canot à lisses et des chaussures cloutées pour traverser le lac en toute circonstance²².

Des ponts plus sécuritaires

La vérification de la glace avant d'y circuler s'est faite de différentes manières jusqu'au milieu du xx^e siècle et même plus tard sur certains cours d'eau. L'observation et la prise de notes témoignent de théories et de techniques inusitées. Amédée Fraser, insulaire de l'île Verte, explique comment on procédait avant qu'un responsable soit désigné pour prendre un carottage et mesurer l'épaisseur de la glace. « On allait sur la glace puis on donnait un coup de pince monseigneur²³. Si ça ne casse pas, un cheval peut passer. On attend cinq jours et puis on peut passer avec une traîne à bâtons. Pour un *ski-doo* [motoneige], ça prend deux coups solides. À quatre coups, c'est bien solide.²⁴ » Un autre informateur mentionne : « Quand je vois des pistes d'animaux sur le lac, j'y vais. Les animaux ne prennent pas de risque. Ils savent s'il y a du danger²⁵. » Depuis une trentaine d'années, la gestion des ponts de glace relève majoritairement des municipalités riveraines. Des particuliers construisent également leur pont de glace pour desservir la population. C'est le cas notamment sur la rivière des Outaouais. Des responsables de ponts ont été rencontrés, dont Rémy Bégin, entrepreneur en excavation de Témiscouata-sur-le-Lac. La technique utilisée par chacun est relativement similaire.

Un travail d'observation et de sagesse

En janvier 2016, Rémy Bégin aurait réalisé son 25^e pont de glace si l'hiver n'avait pas été si tardif et doux. C'est la deuxième fois depuis 1920 que le pont saisonnier sur le lac n'est pas construit. Il relie Saint-Juste et Témiscouata-sur-le-Lac (quartier Notre-Dame-du-Lac) totalisant une longueur de 1,5 km. Il évite aux gens de la région un détour d'une quarantaine de kilomètres par la municipalité de Dégelis, comme le fait le traversier *Le Corégone*, lorsque le lac est en eaux vives. Une voie double pour les automobilistes, un sentier pour les motoneigistes et les quadistes ainsi qu'une voie piétonnière forment ce lien impressionnant et très achalandé. M. Bégin estime qu'il y a en moyenne 350 passages journaliers sur le pont.

Les connaissances de l'entrepreneur reposent sur ce que des aînés lui ont appris, sur l'observation visuelle et auditive, et finalement sur l'expérience

22. Armor Dufour, témoignage cité.

23. Appelé aussi *barre à mine*, outil en fer servant de levier ou à creuser des trous dans la roche.

24. Robert Desrosiers et André Lévesque, *L'île Verte racontée...*, *op. cit.*

25. Nom non dévoilé, témoignage n° 2017-0005, Musée de la mémoire vivante, Témiscouata-sur-le-Lac, 5 février 2017

qu'il a acquise au fil de ce quart de siècle. « Une période au cours de laquelle aucun accident ne s'est produit », dit-il avec fierté.

En tant que constructeur et responsable du pont de glace, Rémy Bégin est détenteur d'un permis du ministère de l'Environnement l'autorisant à circuler et laisser circuler des véhicules dont le poids n'excède pas 2 949 kg. Il applique de bonnes pratiques pour éviter tout incident qui mettraient en danger la santé du lac pendant la construction du pont, lors de son entretien et de son utilisation. Il veille quotidiennement à la sécurité des utilisateurs. Il est seul pour réaliser ces tâches et il n'y a aucuns frais pour les usagers du pont de glace. Il dit qu'il ne pourrait se sentir en paix l'hiver, s'il privait des résidents de la rive est du lac d'un accès rapide à l'urgence de l'hôpital de Témiscouata-sur-le-Lac.

Un travail titanesque : la réalisation et l'entretien du pont

« La meilleure chose que l'on a à faire, c'est de laisser la nature agir et de la provoquer un peu. » Provoquer la nature se résume ainsi : « On fait monter l'eau sur la glace. Ça fait sortir la chaleur.²⁶ » Faire monter l'eau consiste à percer la glace à des milliers d'endroits sur le tracé du pont et dans un certain périmètre en périphérie. Sous la pression de la glace, l'eau de surface, qui est toujours un peu plus chaude que celle en profondeur et que l'air ambiant, émerge pour se répandre sur la surface de la glace. La chaleur présente sous la glace est évacuée. D'ailleurs, chaque constructeur de pont de glace mentionne la beauté du brouillard sur les cours d'eau lors de cette opération. Une première étape qui diminue de moitié le temps requis pour obtenir une épaisseur de glace pouvant porter des véhicules.

Ces travaux débutent habituellement vers la mi-janvier, alors que le couvert de glace est suffisamment épais pour soutenir un homme.

Je fais toujours une première sortie sur le lac en vérifiant l'épaisseur de la glace et la température de l'eau en dessous en partant du bord et en m'éloignant lentement. Si au milieu du lac, tu n'as pas plus de 7 cm, tu retournes à la rive. Tu ne restes pas là et tu ne cours pas ! Tu retournes en marchant et en regardant où tu mets les pieds. Sous la glace, il y a des petites vagues. Si tu mets le pied dans le creux entre deux vagues, tu es certain que tu vas passer au travers²⁷.

L'entrepreneur considère avec attention le lac avant d'y marcher. Il le regarde et l'écoute. De son propre aveu, la glace « parle » : elle respire, elle est de diverses couleurs. Une glace bleue est deux fois plus robuste qu'une glace blanche. Cette dernière est plus friable étant mélangée avec de la neige. Le gris correspond à une épaisseur de glace dangereuse, en raison de la présence

26. Rémy Bégin, témoignage n° 2016-0061, Musée de la mémoire vivante, Témiscouata-sur-le-Lac, 10 août 2016.

27. Rémy Bégin, témoignage cité.



Rémy Bégin vérifiant l'épaisseur de la glace

Lac Témiscouata, 3 janvier 2009

Coll. Rémy Bégin

d'eau²⁸. Des sons différents caractérisent des phénomènes naturels se passant dans et sous la glace. Ainsi, on dit que la glace « respire » lorsque des bulles d'air circulent en dessous. Lors des premières sorties sur la nouvelle glace, Rémy Bégin est particulièrement attentif à sa « respiration ». Si le phénomène se produit en raison du poids qu'il impose à la surface, il cesse de marcher et laisse le temps à la glace de se replacer. Des constructeurs de ponts de glace sur la rivière des Outaouais emploient le terme « soupirer » pour désigner le même phénomène. Des fissures causées par l'expansion et la contraction de la glace, lors des changements de température au lever et au coucher du soleil, émettent des sons semblables à une détonation. Ces fissures se réparent par elles-mêmes. Pour M. Bégin, chaque son est un signal à ne pas négliger.

Après un repérage sécuritaire, l'entrepreneur détermine le tracé du pont et place des balises sur toute sa longueur et des deux côtés. Des petits conifères

28. Collectif, *Travailler sur un champ de glace*, Québec, La Commission de la santé et de la sécurité au travail, 1996, p. 23.



Fissure sur la glace

Lac Témiscouata, 3 janvier 2009
Coll. Rémy Bégin

dont seule la tête n'a pas été dépouillée de ses branches sont utilisés. La distance entre chaque balise est « à portée de lumière. » Rémy Bégin explique.

Sur un lac, quand il neige et qu'il vente ou une nuit sans lune, c'est facile de perdre la route de vue, de sortir du chemin balisé. Une portée de *lumière* (phare d'automobile), c'est 23 mètres. Si les balises sont par exemple à 45 mètres, tu ne vois pas la suivante tout de suite. Alors qu'à 23 mètres, quand tu passes une balise, tu dois voir la prochaine. Si tu roules et que tu ne vois pas de balise, dis-toi que tu n'es plus sur le pont de glace. C'est dangereux, parce que la couche de glace n'est pas de la même épaisseur partout et tu peux défoncer et couler.²⁹

Lorsque les balises sont en place, M. Bégin se rend sur le lac tous les deux jours pour y percer au moyen d'une tarière mécanique de 200 à 250 trous pour faire évacuer la chaleur de l'eau de surface et la laisser monter sur la glace. Il laisse une distance de 60 centimètres entre chaque trou qui ont chacun une circonférence de 10 cm. La taille de ces trous n'est pas le résultat d'un choix fait au hasard. Il a expérimenté différentes tailles de trous. Outre l'augmentation du poids du matériel qu'il transporte à pied, Rémy Bégin a constaté que la poudrierie basse sur le lac forme un petit dôme de neige sur le trou de 10 cm qui est isolé du froid ; l'eau continue donc à monter sur la glace pendant plusieurs heures. Dans des conditions semblables, un trou plus grand se remplit de neige et gèle dans l'heure suivante. Il y a un avantage à

29. Rémy Bégin, témoignage cité.

ce qu'il y ait de l'eau sur la glace lorsqu'il neige pendant la création du pont. La neige devient imbibée et la glace se forme deux fois plus rapidement. Cependant, elle doit avoir le double de l'épaisseur de la glace vive (bleue), puisqu'il s'agit de glace blanche.

La perforation de la glace se termine lorsque cette dernière a atteint la bonne épaisseur, soit 30 centimètres et plus. Elle est suffisamment forte pour y circuler en automobile ou avec une camionnette. Au-delà de 38 centimètres, le couvert de glace est sécuritaire pour un camion à benne léger (de type *pick-up*). L'entrepreneur perce pendant la durée de vie du pont des trous de contrôle pour vérifier l'épaisseur de la glace et la température de l'eau, notamment lors de redoux ou de jours pluie.

L'entretien et la sécurité des usagers

« Quand le froid arrive, la sécurité civile et les autorités disent aux gens de ne pas s'aventurer sur les cours d'eau. Moi, j'ouvre la barrière et j'invite les gens à y circuler.³⁰ »



Avis d'ouverture du pont de glace et signalisation

Lac Témiscouata, 23 février 2019

Photo : Judith Douville

30. Rémy Bégin, témoignage cité.

Rémy Bégin se rend au pont de glace tous les jours et plus d'une fois par jour pour s'assurer que tout est conforme. Il vérifie l'état de la glace, il repère les fissures qu'il surveille et il déneige les voies. Il utilise un tracteur de ferme équipé d'un *souffleur* pour cette dernière tâche³¹. En début de saison, lors de la première traversée en tracteur pour effectuer l'entretien du pont, M. Bégin se fait accompagner par une personne en motoneige. Celle-ci transporte le matériel nécessaire, dont des cordes, et est prête à intervenir rapidement si la glace se rompt.

L'entrepreneur est fier de mentionner qu'en 24 ans le pont n'a jamais été fermé à la circulation pour cause de tempête. Il se souvient d'une chute de neige importante et de grands vents qui l'avaient obligé à travailler 28 heures sans arrêt. La poudrière basse est un véritable fléau. Elle rend la visibilité pratiquement nulle et empêche de repérer facilement les balises.



Déneigement du pont de glace

Lac Témiscouata, 3 mars 2011

Coll. Rémy Bégin

Le phénomène du tunnel est un autre danger qui guette principalement les marcheurs. Lors de tempêtes au cours desquelles la neige est abondante, parfois une zone semblable à un anticyclone se forme au centre du lac. Le soleil y brille et il n'y a pas de vent. Le marcheur peut facilement sortir de cette oasis pour se retrouver dans la poudrière et ne pas réussir à localiser les balises qui doivent le diriger en zone sécurisée. Même par beau temps, la surface de la glace change rapidement et peut devenir problématique.

31. Le poids total de l'équipement de déneigement est de 3 084 kg.

Le principal conseil de Rémy Bégin, quand on doit se rendre sur la glace d'un cours d'eau, est de ne pas se surcharger avec du matériel de sauvetage complexe. Il apporte simplement, mais toujours, une corde et un outil contondant ; soit une hache ou un pic. Ce qui est le plus important pour M. Bégin, et également pour les autres constructeurs de ponts interrogés, c'est d'être chaudement vêtu. Attention, dit-il, il faut éviter les vêtements synthétiques qui sont très glissants secs ou mouillés. Il privilégie la laine.

Si la glace défonce et que tu tombes à l'eau, tu enlèves ta tuque, ton foulard ou tes mitaines de laine. Tu les prends et tu les lances sur la glace vers la rive. Le lainage mouillé colle à la glace en 3 à 5 secondes. C'est assez résistant pour que tu te hisses hors de l'eau en demeurant à plat ventre. Surtout, il faut rester calme.

Frapper la glace avec un outil en fer ne ferait que casser une plus grande surface. Il faut résister à l'envie de se hisser rapidement hors du trou. Il faut se mettre à l'horizontale et, tourné vers la rive, battre des pieds. On réussit comme cela à se monter sur la glace en continuant de battre des pieds. Une fois hors de l'eau, il faut s'éloigner du trou en rampant ou en se roulant sur le côté. Il ne faut pas se lever. Il faut continuer à ramper dans la bonne direction, vers la rive³².

Lorsque Rémy Bégin conseille de garder son calme, de ne pas paniquer, il sait exactement de quoi il parle. La glace s'est rompue plus d'une fois sous ses pieds, sous sa motoneige et même sous son camion léger. Il raconte cet incident avec un calme désarmant.

La glace s'est rompue et le camion de M. Bégin a sombré en entraînant son passager dans l'eau plus que froide, sous le couvert de glace, dans un noir total. Alors qu'il s'enfonçait, assis dans son camion, l'entrepreneur se répétait de ne pas paniquer, de ne rien ouvrir pour que l'intérieur de l'habitacle ne se remplisse pas. Il est demeuré dans le camion jusqu'à ce qu'il touche le fond du lac à une profondeur de 25 à 30 pieds, dans le noir total. Il avait réfléchi à tout l'air que contenait la cabine du véhicule et il savait qu'en fracturant une vitre de côté ou le pare-brise, une bulle d'air se formerait et remonterait à la surface. Il espérait que cette bulle retrouve rapidement le trou laissé dans la glace. C'est ce que Rémy Bégin a fait et il est remonté à la surface avec la bulle d'air qui s'est échappée lorsqu'il a cassé une vitre de son camion. Il s'est hissé hors de l'eau grâce à ses mitaines en laine et, heureusement, il a pu être pris en charge rapidement pour éviter l'hypothermie³³.

« Du moment où tu penses traverser un pont de glace, le risque est déjà là³⁴. » Les responsables des ponts de glace sont unanimes sur les risques quand

32. Rémy Bégin, témoignage cité. Ces conseils sont semblables à ceux émis par le Conseil de la sécurité nautique et de la sécurité aquatique de la Croix-Rouge canadienne.

33. Le lendemain de cette mésaventure, Rémy Bégin, a repris son travail sur la glace et a même réussi, avec d'autres personnes, à remorquer son camion hors du lac.

34. Rémy Bégin, témoignage cité.

les consignes de sécurité ne sont pas respectées. Par exemple, entreprendre la traversée du pont à trop grande vitesse provoque une vague sous la glace. Celle-ci peut céder immédiatement ou, encore, la vague pourra devancer le véhicule un certain temps et rompre la glace au large.

L'expertise de Rémy Bégin l'a conduit dans le Grand Nord québécois pour y construire des ponts afin de traverser de la machinerie lourde pesant parfois jusqu'à 125 tonnes sur des rivières. Les premiers jours sont une période d'observation. « Il faut voir ce qui se passe sous la glace, s'il y a des rapides, si des roches roulent, et vérifier si la température de l'eau est constante. Puis tu commences à percer tous les trous nécessaires pour faire épaisir la glace. » L'entrepreneur termine en disant : « Pour moi, c'est un réel plaisir. »

Un lieu inspirant

Les ponts de glace ont été reproduits sur toile par de nombreux artistes dès le XVIII^e siècle. Les photographes les ont aussi immortalisés. Des photos du studio de William Notman témoignent du fameux train entre Longueuil et Hochelaga. Louis-Prudent Vallée a fait de très beaux stéréogrammes du pont de glace reliant Lévis et Québec. Plusieurs de ces représentations montrent des gens qui s'adonnent à des sports comme le patin, la marche, le traîneau sur lisses ou qui, simplement, s'adonnent en petits attroupements au plaisir du bavardage. Des peintres amateurs peignent encore aujourd'hui la beauté de ces routes temporaires.



Les jours de congé, les ponts de glace sont pris d'assaut par les promeneurs

Lac Témiscouata, 23 février 2019

Photo : Judith Douville

Les municipalités qui ont un pont de glace sur leur territoire mettent en valeur cette tradition hivernale. Le pont de glace a donc conservé au fil du temps sa vocation sociale. Il est un lieu de rencontres et de festivités. Sur le lac Témiscouata, il est le point d'intérêt de la fête *Les Jeux blancs* de Témiscouata-sur-le-Lac. La traditionnelle course de lits sur patins et la traversée aux flambeaux ne sont que deux des activités qui attirent plus de 500 personnes sur le pont de glace pendant une fin de semaine³⁵.

Une pratique en danger

Le réchauffement climatique met en danger les traverses naturelles et les ponts de glace. En moins de vingt ans, depuis le début du *xxi*^e siècle, le nombre de fois où certains ponts n'ont pu être utilisés dépasse le nombre d'épisodes où cela s'est produit durant tout le dernier siècle. La durée des ponts est beaucoup plus courte. Le pont de glace entre Oka et Hudson sur la rivière Outaouais n'a pu être construit en 2012, 2016 et 2017. En 2018, il n'a été en service que 22 jours et, en 2019, sa vie fut également en deçà de la moyenne³⁶.



**René Chagnon, responsable du pont de glace
de Saint-Antoine-sur-le-Richelieu pendant 14 ans, 26 janvier 2013**
Coll. PlanImage Archives et Design

35. Entrevue téléphonique avec Sophie Côté, technicienne en loisirs, Municipalité de Témiscouata-sur-le Lac, 16 mai 2019.

36. Entrevue téléphonique avec Claude Desjardins, propriétaire de la *Traverse Oka-Hudson*, 16 mai 2019. Ce pont privé est payant : 8 \$ l'aller simple.

En 2018, on a cessé d'opérer le pont de glace, qui a relié Saint-Denis-sur-Richelieu et Saint-Antoine-sur-Richelieu pendant plus de cent ans. À la suite des observations du responsable de la gestion du pont, René Chagnon, les conseils municipaux des deux villes ont convenu de ne plus le construire. Ils jugent la sécurité des utilisateurs compromise. La situation est analogue à Saint-Marc-sur-le-Richelieu où, compte tenu d'un courant central qui ne gèle plus, c'est le tracé d'un sentier pour les motoneiges qui n'a pu être réalisé pour traverser la rivière Richelieu.

Robert Desrosiers réside sur l'île Verte depuis les années 1970. Il a constaté que le pont qui permet aux insulaires de rejoindre la rive sud à pied ou en motoneige dure de moins en moins longtemps. Jadis, il était utilisé pendant trois mois. Maintenant, il n'est sécuritaire que durant trois ou quatre semaines³⁷.

Outre le réchauffement climatique, des décisions d'entreprises mettent également en danger le mode de vie hivernal de plusieurs villes et villages en bordure de cours d'eau. Cela se vit, entre autres, au lac Témiscouata qui est un réservoir contrôlé par une compagnie hydro-électrique. L'ancien barrage laissait écouler l'eau de surface qui est la plus chaude, alors que le barrage moderne évacue l'eau froide qui est en profondeur lorsque les vannes sont ouvertes à l'automne. L'eau plus chaude demeure dans le lac et retarde la formation de glace³⁸. Bien qu'il gèle plus tard, le lac Témiscouata n'est pas encore privé de son pont de glace. De plus, Rémy Bégin a transmis ses connaissances à Guy Saint-Pierre qui lui a succédé à l'hiver 2017 pour le compte de la municipalité de Saint-Juste-sur-le-Lac.

La disparition progressive des ponts de glace entraînera avec elle la perte d'une partie des savoirs et savoir-faire, voire de la pratique même de construction et d'entretien artisanal³⁹ de ces structures éphémères.

37. Normand Provencher, « *L'île Verte racontée* par Robert Desrosiers », *Le Soleil*, 22 janvier 2018 ; source consultée le 17 mai 2019 : www.lesoleil.com/arts/cinema/lile-verte-racontee-par-robert-desrosiers-9b649525b6dcf20e5d81eb5db77cdcd0.

38. Rémy Bégin, témoignage cité.

39. Quelques firmes spécialisées réalisent aujourd'hui des ponts de glace en utilisant des techniques mécaniques et chimiques.