Document généré le 12 oct. 2024 01:57

**Cap-aux-Diamants**
La revue d'histoire du Québec

# Les ponts
## Défier les éléments pour abolir les distances

Jacques Saint-Pierre

Numéro 111, automne 2012

Sur les routes du Québec. Les 100 ans du ministère des Transports

URI : https://id.erudit.org/iderudit/67584ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)
1923-0923 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Saint-Pierre, J. (2012). Les ponts : défier les éléments pour abolir les distances. *Cap-aux-Diamants*, (111), 44–48.

Tous droits réservés © Les Éditions Cap-aux-Diamants inc., 2012

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

# LES PONTS
# DÉFIER LES ÉLÉMENTS POUR ABOLIR LES DISTANCES

par Jacques Saint-Pierre

L'histoire des ponts du Québec est marquée par des prouesses techniques telles que la construction des ponts Victoria et de Québec, par d'admirables adaptations aux conditions locales, le meilleur exemple étant les ponts couverts, mais c'est aussi une histoire toute simple à laquelle on s'est assez peu attardé. Dans l'organisation du réseau routier de la province, les ouvrages aménagés pour franchir les cours d'eau servent de nœuds de communication. Avant l'ère moderne, il y a l'âge héroïque des ponts de bois, auxquels se substituent les ponts en acier beaucoup plus durables et polyvalents. Quant aux ponts du XX^e^ siècle, ils sont construits en acier ou en béton de ciment avec armature métallique. Mais au-delà de la technologie, le pont est le lien essentiel qui facilite les échanges, à la fois sociaux et économiques, entre les communautés d'un territoire.

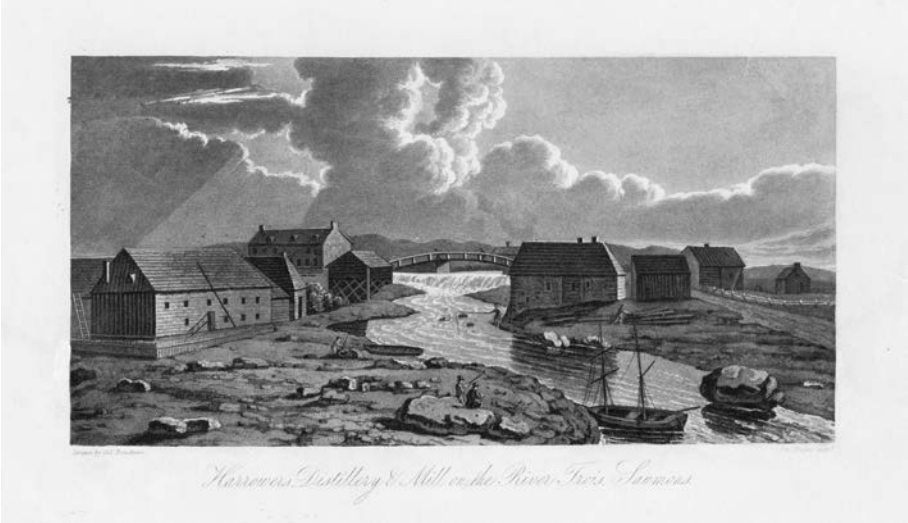
*Vue du pont de Maskinongé depuis le nord-ouest*, vers 1783. Dessin de James Peachey. (BAC, C-04556).

## LES PREMIERS PONTS DE BOIS FAITS PAR CORVÉE

On pourrait dire que les premiers ponts de la Nouvelle-France ont été des ponts de glace. Les premiers habitants de la seigneurie de Notre-Dame-des-Anges (Charlesbourg) et de la région située à l'est de la rivière Saint-Charles, incluant l'île d'Orléans, de même que ceux de la rive sud empruntent les chemins balisés sur le Saint-Laurent pour traverser à Québec en hiver. En été, ceux de la rive nord doivent franchir la rivière Saint-Charles à gué. En vertu d'une ordonnance datée du 27 juillet 1667, les Jésuites se voient confirmer le privilège de mettre un passeur pour faire traverser la rivière. Jacques Glinel (Dinel) accomplit cette tâche de 1686 à 1706, traversant en canot les habitants pour une somme annuelle fixe établie en fonction du nombre de personnes dans la famille. Pour les gens provenant de la rive sud, les nombreux canotiers de Lévis utilisent une embarcation plus solide qui peut servir à la fois de bateau et de traîneau.

Les ponts de bois du Régime français sont des structures simples érigées par corvée, sous la conduite du capitaine de milice représentant le grand voyer. Durant le premier tiers du XVIII^e^ siècle, il y a très peu de ponts dans les seigneuries. On traverse les rivières à gué ou en canot. Le premier pont important entre Québec et Montréal est érigé au-dessus de la rivière Mascouche, en 1733. C'est un ouvrage sans pilier, dont le tablier a une douzaine de mètres. En fait, on construit surtout des ponceaux à l'époque. Jusqu'à la Conquête, les principales rivières entre Québec et Montréal sont passées sur des bacs, plutôt que sur de simples canots. Il faut alors en emprunter treize pour rallier les deux villes par la rive nord.

Sur la Côte-du-Sud, les ponts se font aussi attendre. Dès 1737, la population des paroisses entre L'Islet et Berthier réclame un pont sur la rivière Boyer pour pouvoir se rendre plus facilement à Québec. La corvée est organisée, mais l'affaire traîne en longueur et le pont n'est toujours pas construit à la Conquête. Il n'y en a pas non plus au-dessus de la rivière du Sud ni de la rivière Ouelle. Par contre, les cours d'eau de moyenne envergure, comme la rivière des Trois-Saumons, possèdent alors leur lien permanent entre les deux rives.




*Le pont de la rivière Trois-Saumons, à Saint-Jean-Port-Joli*, 1832. Gravure rehaussée à l'aquarelle d'après un dessin de Joseph Bouchette. (Collection privée).

Du côté de Montréal, les ponts sont aussi plutôt rares. L'île de Montréal et l'île Jésus sont coupées de la terre ferme sauf durant la saison froide où les habitants peuvent s'y rendre en carriole ou en traîneau. Sur la rive sud, la communication du village de Laprairie au fort Saint-Jean est facilitée par l'ouverture, en 1748, d'un chemin (et de ponts) qui évite le détour par la rivière Richelieu. Le canot, qui tient davantage de la pirogue que du canot de maître, demeure cependant le moyen de transport par excellence des riverains dans le gouvernement de Montréal, en saison estivale. Pour les marchandises, on utilise différents types d'embarcations à voile.

## LES PONTS À PÉAGE : UN VÉRITABLE PROGRÈS!

Comme pour le reste du réseau routier, les premiers ponts de bois sont assez mal entretenus et se retrouvent très vite en piteux état. Puisque la réparation des ponts est la responsabilité de tous les utilisateurs, il est plus difficile d'organiser les corvées. D'où l'idée de confier à un individu ou à une entreprise la responsabilité de leur construction et de leur entretien.

À la fin du XVIII^e siècle, un groupe de citoyens de Québec obtient la permission d'ériger un premier pont de bois sur la rivière Saint-Charles. La charte du pont Dorchester, qui est la plus ancienne au pays, est octroyée le 22 avril 1789. Elle autorise les actionnaires de la compagnie à percevoir des droits de péage durant une période de 50 ans. Construit par le colonel Asa Porter près de l'actuel pont Drouin, le pont de bois de 210 mètres de longueur suscite l'admiration, même si plusieurs préfèrent attendre le reflux de la marée à l'entrée de la rivière pour traverser à gué, sans avoir à payer. En 1818, le vieux pont est remplacé par un autre qui est érigé à son emplacement actuel. Pour calmer la grogne des usagers, les propriétaires abaissent le taux des péages et le monopole initial de 50 ans est prolongé après 1839. En 1859, le pont Dorchester passe sous la juridiction de la Commission des chemins à barrière de la province de Québec. La Commission tente de hausser les tarifs, mais la population se révolte en démolissant les barrières pour les jeter dans la rivière. En 1911, le gouvernement du Québec abolit finalement le péage de ce pont.

Plusieurs ponts à péage sont aménagés pendant la première moitié du XIX^e siècle un peu partout au Québec. Le Comité spécial sur les chemins et les communications intérieures de la chambre d'Assemblée du Bas-Canada examine les requêtes et approuve celles qu'il juge d'intérêt public. Cette amélioration du réseau routier témoigne d'une intensification des échanges, liée au commerce d'exportation, mais aussi au développement d'un marché intérieur, dont le signe le plus tangible est la multiplication des villages.

Le site historique du pont Royal (renommé pont Déry) à Pont-Rouge, qui conserve sa maison du péager bâtie en 1804, est probablement le plus précieux vestige de cette époque. Il tire son nom de la famille qui a habité la maison de 1816 à 1939. Le premier pont de bois est construit au-dessus de la rivière Jacques-Cartier à une dizaine de kilomètres de son embouchure afin de profiter du rétrécissement de son cours entre des rochers escarpés. Ce pont à péage « curieusement construit », selon l'expression de l'officier britannique Frede-

*La maison du gardien du pont de péage Déry* (Pont-Rouge, Québec). Gravure d'après une œuvre de R. J. Hamerton publiée en 1845. (Frederick Tolfrey, *The Sportsman in Canada*).

*Vue du pont de la rivière du Sault-à-la-Puce, près de Québec*, 1790. Aquarelle de Thomas Davies. (MBCA, 6278).

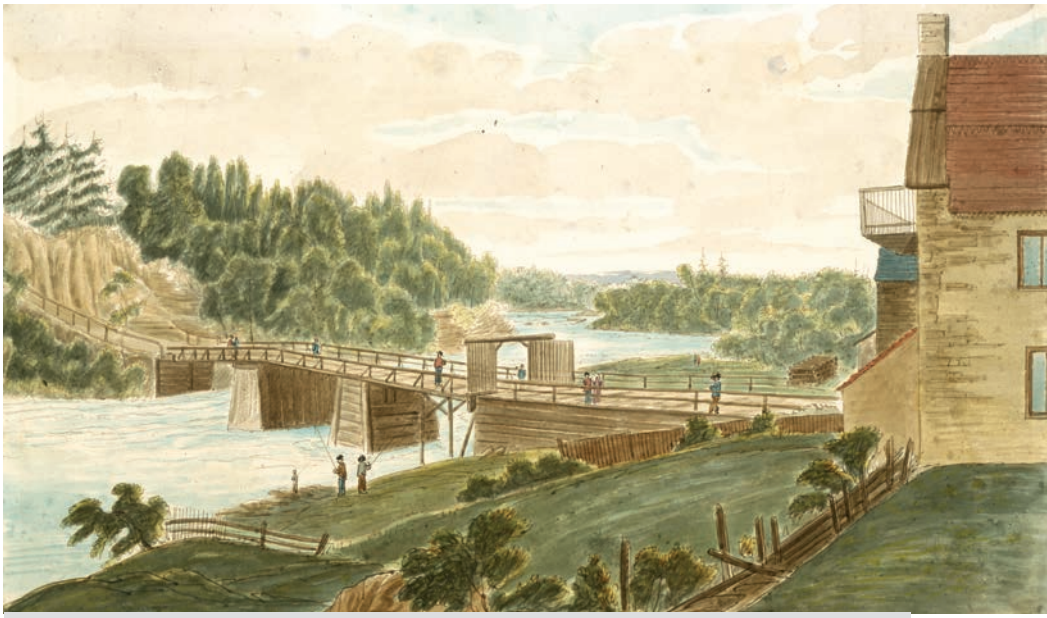
ric Tolfrey, remplace un premier ouvrage de maçonnerie qui s'était écroulé en 1798. Le péage sera perçu jusqu'en 1910, mais dès 1825, un second pont, le pont Rouge, sans droit de passage celui-là, est établi au village qui prendra son nom. Le pont Déry devra être reconstruit à plusieurs reprises, l'actuel en béton datant de 1939. Il fait partie du site de pêche Déry classé site historique par le ministère des Affaires culturelles, en 1984.

L'île Jésus (Laval) possède aussi une histoire très riche, en matière de ponts. Les deux plus importants sont le pont Lachapelle et le pont Viau, sur la rivière des Prairies. Inauguré en grande pompe en 1836, le premier est l'œuvre de Paschal Persillier dit Lachapelle père, maître tanneur à la côte des Neiges et bâtisseur de moulins dans le Bas-Lachine, qui exploite déjà la traverse desservie par *horse-boat* entre L'Abord-à-Plouffe et Saint-Laurent. Le deuxième est jeté entre Saint-Vincent-de-Paul et Sault-au-Récollet à compter de 1847 par Pierre Viau, un cultivateur de Saint-Martin. Étant donné la largeur de la rivière, ce sont des ouvrages très imposants et les pilotes des grands radeaux de bois en provenance de la rivière Outaouais voient les piliers supportant les arches comme des obstacles à la navigation, en particulier au pont Viau où la rivière est plus étroite. Là comme ailleurs, les ponts sont aussi exposés aux crues printanières qui endommagent leurs assises, quand ils ne sont pas simplement emportés par la débâcle.

Ces ponts de bois sont les sujets de prédilection des artistes de la fin du XVIII^e^ siècle et de la première moitié du XIX^e^ siècle. Les Thomas Davies, George Heriot, Joseph Bouchette, James Pattison Cockburn, pour ne mentionner que ceux-là, immortalisent plusieurs de ces monuments de la voirie coloniale appuyés sur des caissons de bois et de pierre pour en allonger la portée. Ils inspirent aussi les écrivains. Ainsi, Philippe Aubert de Gaspé écrit, en 1863, dans *Les Anciens Canadiens* : « J'ai dit […] que j'étais ami du progrès : je me rétracte. La civilisation a tué la poésie : il n'y en a plus que pour le voyageur. Belle prouesse, en effet, exploit bien glorieux que de passer sur un pont solide comme un roc, et assis confortablement dans une bonne voiture! » Et il ajoute, en parlant des constructeurs : « On a proclamé bien haut que ces messieurs avaient été les bienfaiteurs de leur pays! Bienfaiteurs, oui; mais, poètes, non. »

## LES PONTS MÉTALLIQUES : LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

N'en déplaise au seigneur de Saint-Jean-Port-Joli, les ponts de bois de la première moitié du XIX^e^ siècle ne seront pas éternels. Le système des péages, qui s'étend bientôt aux routes améliorées par macadamisage ou autrement, est finalement remis en question. En 1888, le premier ministre sortant Honoré Mercier fait campagne pour leur abolition et la prise en charge des anciens ponts de bois par le gouvernement québécois, qu'on veut remplacer par des structures métalliques. Comme les chemins de fer régio-



*Le pont de la rivière Montmorency,* 11 juillet 1829. Aquarelle de James Pattison Cockburn. (BAC, C-150549).

naux, les ponts métalliques relèvent du département des Travaux publics. La loi pourvoyant à l'abolition des chemins à barrières et des ponts de péage se fera cependant attendre jusqu'en 1908.

L'amélioration du réseau routier constitue une priorité du gouvernement du Québec au début du XX^e^ siècle. La première mesure vise le rachat systématique de tous les ponts et routes à péage. En 1907, la Ville de Terrebonne fait construire un pont métallique sur la rivière des Mille-Îles. Le gouvernement accepte alors d'en subventionner l'entretien à la condition qu'il soit libre d'accès. Il entreprend, parallèlement, des négociations avec la Compagnie des chemins de péage de l'île Jésus, pour acquérir les ponts Lachapelle et Viau, eux aussi refaits en poutres d'acier quelques années auparavant. M^gr^ Paul Bruchési, archevêque de Montréal, détenteur du quart des actions, réussit à convaincre ses associés d'accepter la cession en 1912. La levée de ces barrières libère l'accès à la métropole par le nord. À l'est, un pont ferroviaire muni de passerelles en madriers pour les voitures est le seul lien permanent à Montréal jusqu'à la construction du pont Le Gardeur, en 1939.

Le second volet de la politique provinciale en matière de voirie est l'aide financière aux municipalités qui désirent améliorer la voirie locale. Après l'adoption des lois des bons chemins en 1911 et 1912, des sommes importantes sont investies pour différents travaux. On procède d'abord à l'aménagement d'un réseau de grandes routes provinciales. Dans les années 1920, ce sont les chemins secondaires qui retiennent l'attention de la Voirie. La construction des nouveaux ponts et la réfection des plus anciens dépendent quant à elles du ministère des Travaux publics, qui fait les plans et devis et contribue financièrement aux travaux de construction. De 1908 à 1920, 574 ponts sont mis en chantier et 24 ponts à péage sont rachetés. À compter de 1922, le ministère conseille aussi les municipalités sur leur entretien et les réparations à leur apporter.

*Le pont Lachapelle près de Montréal*, le 18 octobre 1839. Aquarelle de Philip John Bainbrigge. (BAC, C-011895).

Parmi les réalisations les plus importantes de l'époque, citons le pont de Batiscan, le plus gros chantier depuis le parachèvement du pont de Québec, en remplacement d'un vieux pont de bois qui avait été fermé à la circulation en 1885. Inauguré par le premier ministre Louis-Alexandre Taschereau, en 1922, ce pont public à péage de sept travées, dont une à bascule, s'étire sur 370 mètres avec une voie charretière de 5,5 mètres seulement. Sur la rive sud, le pont de bois érigé sur la rivière Nicolet par le réputé constructeur d'églises Louis Caron senior et détruit dans la débâcle de 1913 fait place, deux ans plus tard, à un pont de fer à circulation libre érigé aux frais de la Ville, de la paroisse et du gouvernement. Du côté de Québec, le pont au-dessus de la rivière Montmorency fait l'objet d'un concours parce qu'on veut en faire une attraction, mais le projet primé n'est finalement pas retenu.

## LES GRANDS PONTS ET LES STRUCTURES EN BÉTON

Malgré cet engagement accru du gouvernement, c'est l'érection des ponts de Québec, par la St. Lawrence Bridge Company, et Jacques-Cartier, par la Commission du havre de Montréal (entité fédérale) qui achève de désenclaver les deux grandes villes. Celui de Québec est doté d'une voie carrossable seulement en 1929. Quant au pont montréalais, inauguré en 1930 sous le nom de pont du Havre et rebaptisé en 1934 lors du 400^e^ anniversaire de la traversée du découvreur du Canada, c'est un pont à seulement trois voies à l'origine. Deux autres liens entre la métropole et la rive sud s'ajoutent quelques années plus tard, soit le pont Mercier en 1934 et une passerelle pour les automobiles au pont Victoria en 1935. En fait, le volume de circulation demeure modeste. Les petites traverses desservies par des bateaux plats sont encore très populaires, notamment le long du Richelieu et de quelques rivières du Centre-du-Québec, mais aussi ailleurs en province.

D'autres « grands ponts » sont érigés au début de la décennie 1930 dans le cadre d'un programme spécial. Certains ont des armatures métalliques, comme le gigantesque pont de l'île d'Orléans de 1 740 mètres de longueur, qui rompt l'isolement séculaire de cette commu-

*Le pont métallique de Terrebonne*, vers 1945. Carte postale photo. (BAnQ-M, Centre de conservation, Collection Marcel Paquette).

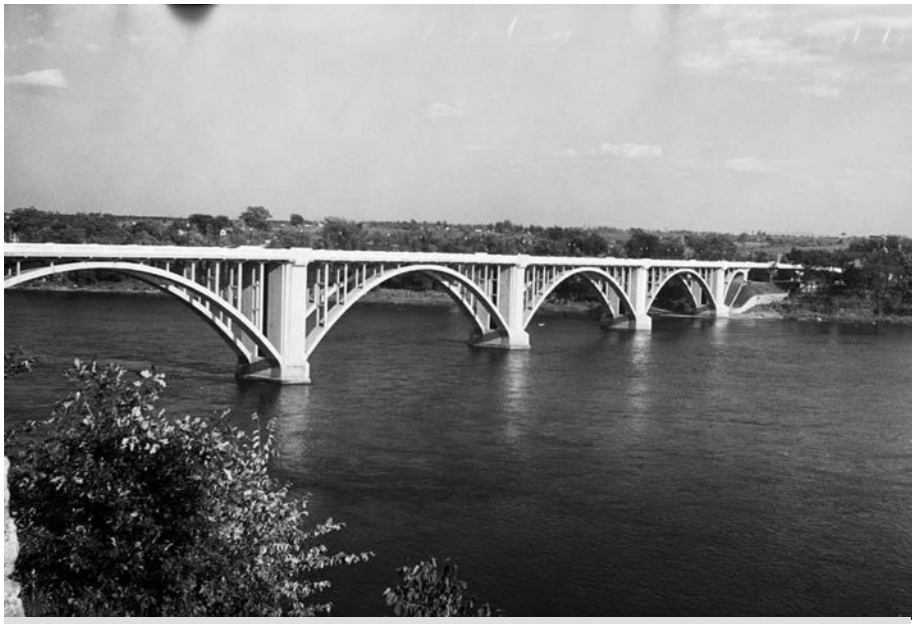
nauté considérée comme un conservatoire des traditions françaises. Le pont de Sainte-Anne à Chicoutimi, qui relie les deux rives du Saguenay depuis 1933, représente également un exploit pour ses concepteurs, en particulier par sa travée centrale pivotante en porte-à-faux, la plus longue structure du genre en Amérique. Ces deux contrats, comme beaucoup d'autres, sont exécutés par la Dominion Bridge de Montréal, reconnue pour son expertise.

À l'époque, cependant, le béton armé s'impose de plus en plus aux ingénieurs. Le béton n'est plus seulement utilisé pour les fondations, mais également pour les arches. C'est le matériau privilégié dans la construction des ponts Turcotte à Sorel et David-Laperrière à Saint-François-du-Lac, deux chantiers majeurs du début des années 1930, avec le pont de Yamaska, qui est, par contre, à travée métallique. À la suite de l'inauguration du pont Jacques-Cartier, ces trois projets visent à faciliter les communications entre Montréal et Québec par la rive sud. Le ministère des Travaux publics contribue du même coup à l'emploi durant une période où le chômage atteint des sommets en raison de la crise économique.

C'est aussi au début des années 1930 que le ministère des Travaux publics intervient plus directement dans l'entretien des ponts en exécutant les travaux de réparation. On recrute d'abord des chômeurs auxquels on distribue des allocations de secours. Ils sont employés à diverses tâches, de la réfection des structures à leur rafraîchissement par des travaux de peinture. L'entretien devient d'autant plus important que l'augmentation du nombre des véhicules et des charges transportées dépasse les prévisions. C'est notamment pour faire face à cet achalandage qu'on élargit la voie charretière (de 50 % entre 1925 et 1935). Le camionnage, en particulier, pose de grands défis aux concepteurs de ponts.

De 1908 à 1935, c'est plus de 1 300 ponts qui sont construits au Québec, sans compter les ponceaux. Ils raccordent le réseau routier mis en place par le ministère de la Voirie afin de répondre aux besoins des automobilistes et de l'industrie naissante du camionnage. De nombreux autres ponts seront érigés après cette date pour faire face à l'accroissement de la circulation routière, dont les audacieux projets du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (1967), du pont en arc Laviolette (1967) et du pont suspendu Pierre-Laporte (1970), mais ils ne modifient pas le portrait général.

Depuis l'époque des corvées jusqu'au partenariat public-privé, les ponts aménagés sur les nombreux cours d'eau du Québec apparaissent comme autant de symboles de l'humanisation d'une nature dont on doit toujours se méfier. Les débâcles printanières ne font plus autant de dommages qu'au XIX^e^ siècle, mais la variation du débit des rivières ou encore l'action du gel et du dégel sur les structures demeurent des contraintes qui influencent la conception et la construction des ponts. Avec le passage des constructeurs aux ingénieurs, les ponts du Québec sont devenus beaucoup plus sécuritaires et ont vu leur durée de vie s'allonger. Et les nostalgiques des anciens ponts de bois ont encore plusieurs dizaines de ponts couverts à visiter dans les différentes régions de la province. ▮



*Le pont Pie IX entre Saint-Vincent-de-Paul et Montréal-Nord*. Photo Conrad Poirier, 1940. (BAnQ-M, P48, S1, P4713).

**Jacques Saint-Pierre est historien.**