

Continuité

Sainte-Marie-des-Ponts

Louise Mercier

Les ponts

Numéro 95, hiver 2002–2003

URI : id.erudit.org/iderudit/15547ac

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN 0714-9476 (imprimé)
1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Mercier, L. (2002). Sainte-Marie-des-Ponts. *Continuité*, (95), 43–44.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2002

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. www.erudit.org

Sainte-Marie-des-Ponts

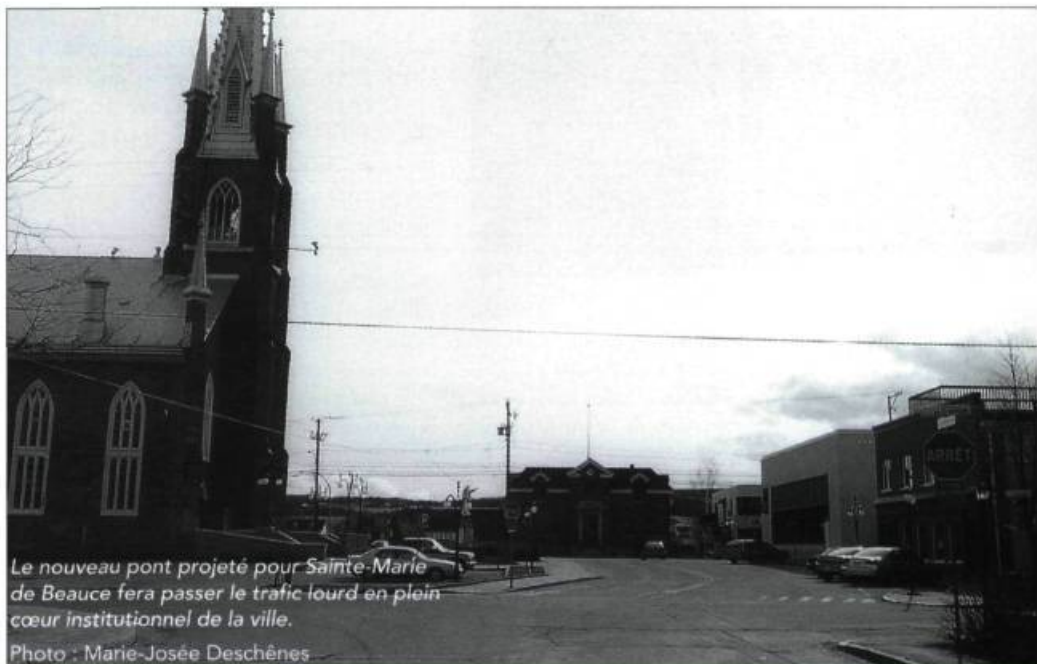
par Louise Mercier

Le pont de Sainte-Marie est le plus vieux pont de fer de la région beauceronne. Et parce que la rivière Chaudière a conditionné la création de la ville qu'elle divise, le pont qui l'enjambe prend une valeur patrimoniale toute particulière. « L'histoire des ponts dans la vallée de la Chaudière, c'est l'histoire de la ténacité des Beaucerons, de leur ingéniosité, du développement des technologies et de l'architecture », fait remarquer François Lupien, du Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) dans l'étude qu'il a produite sur le patrimoine urbain de Sainte-Marie.

DES BESOINS NOUVEAUX

Aujourd'hui, tout le monde s'entend sur au moins une chose : le pont actuel ne peut desservir un flot routier toujours plus volumineux et plus lourd. D'envergure locale, l'infrastructure de faible largeur ne suffit qu'à la circulation du centre-ville et du secteur institutionnel de Sainte-Marie. Personne ne nie la nécessité d'un nouveau pont qui puisse s'intégrer au réseau routier régional et agir comme outil de développement économique pour ce secteur de la Beauce. Mais est-ce que doter Sainte-Marie d'une infrastructure qui sache répondre aux besoins actuels signifie qu'il faille démolir le vieux pont patrimonial? La réponse à cette question divise.

Le ministère des Transports du Québec rejette l'idée de maintenir le vieux pont pour la circulation locale et d'en construire un nouveau pour combler les besoins en émergence. Motif : les coûts importants qu'implique l'entretien de deux ponts. Pourtant, ils sont nombreux les citoyens et les défenseurs du patrimoine à faire valoir haut et fort que la ville aurait tout à gagner à être dotée de deux ponts : ces infrastructures permettraient à la fois de revitaliser le centre-ville, de mettre en valeur le patrimoine urbain du Vieux-Sainte-Marie, dont l'ancien pont constitue un élément d'intérêt, et de favoriser le développement économique régional, car le nouveau pont serait érigé dans un endroit propice à l'extérieur du cœur du village.



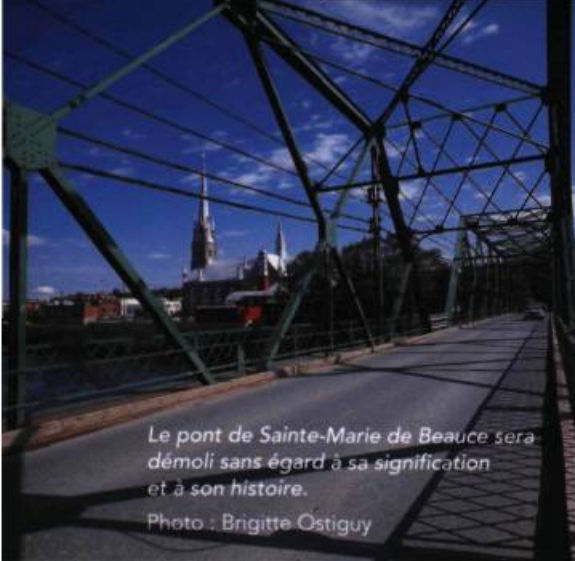
À Sainte-Marie de Beauce, tout indique que la réorganisation de la circulation amènera inévitablement la disparition du vieux pont de fer et la déstructuration de l'espace urbain dans le cœur ancien de la municipalité.

UNE DÉCISION EN CHAOS

Au printemps 1999, une étude du ministère des Transports propose neuf scénarios, dans lesquels il n'est question que de la construction d'un nouveau pont, la rénovation du vieux pont étant jugée trop coûteuse. Consultée sur l'option à privilégier, la population de Sainte-Marie se prononce clairement pour un nouveau pont, mais indique tout aussi clairement son désir de conserver un pont au centre-ville afin d'y maintenir un lien inter-riverain. Devant cette réponse populaire, le Ministère prend le chemin le plus court et décide que le nouveau pont devra être érigé au centre-ville. En ce qui concerne le vieux pont, il propose à la municipalité qu'elle en prenne la charge. Devant le fardeau financier, la municipalité rejette l'offre des Transports, puis elle signifie de nouveau au Ministère que la meilleure solution consiste à doter Sainte-Marie de deux ponts, soit l'un au

centre et l'autre en périphérie. Le Ministère n'entend pas mieux cette demande réitérée.

En 2000, la municipalité fait son lit. Elle se résigne à n'avoir qu'un seul pont, soit le nouveau qui serait construit à quelque distance en aval du vieux, dans l'axe Marguerite-Bourgeois, et qui déboucherait en plein cœur institutionnel. Loin de calmer le débat, la prise de position municipale rallume les ferveurs. La population, déjà très sensible, se mobilise et dépose à la municipalité une pétition de 4400 signatures de citoyens qui s'opposent à ce qu'on défigure le centre patrimonial de leur ville. La municipalité réagit en redemandant aux Mariverains de se prononcer sur leur intérêt pour un pont neuf. Mais ce n'est pas tant cet intérêt qui pose problème — comment dire non à de pareils outils de développement? — que l'emplacement



Le pont de Sainte-Marie de Beauce sera démolé sans égard à sa signification et à son histoire.

Photo : Brigitte Ostiguy

du fameux pont neuf et le sort du vieux pont. Ce que veut la population, c'est simple : conserver son vieux pont et l'intégrité de son centre-ville, puis bénéficier des facilités de circulation là où le trafic lourd l'exige.

Largement appuyé par la population locale, par des groupes de défense du patrimoine et par plusieurs personnalités influentes, le comité de citoyens de Sainte-Marie se bat pour faire entendre raison aux interlocuteurs en présence. Appuyé par le GIRAM et par le Conseil des monuments et sites du Québec, il fait de nombreuses représentations auprès des élus municipaux, du ministre des Transports, de la ministre de la Culture et des Communications ainsi que de la Commission des biens culturels du Québec. Peine perdue. La décision de construire un nouveau pont, au centre, axe Marguerite-Bourgeoys, et de démolir le vieux pont demeure infléchie. Il semble que le ministère de la Culture, à la suggestion de la Commission des biens culturels, exigerait à l'heure actuelle que le projet soit révisé afin d'atténuer les impacts sur le patrimoine.

Situé en zone inondable, ce nouveau pont fera donc une brèche dans le cœur institutionnel de Sainte-Marie et coupera l'espace social du centre-ville en déstructurant la place de l'église. On imagine d'ici les irritants qui ne manqueront pas de se manifester quand tout le trafic lourd traversera la ville. Serions-nous en train de répéter les erreurs urbanistiques des années 1970? N'aurait-on tiré aucune leçon de la construction de l'autoroute Dufferin à Québec ou du nouveau pont à Saint-Georges de Beauce? Pourtant, ces erreurs du passé nécessitent aujourd'hui de lourds investissements...

« Démolir un pont signifiant de l'histoire beauceronne, faire déboucher le nouveau [...] en plein sur la place de l'église apparaissent comme autant de choix rétrogrades en matière tant d'urbanisme que de conservation patrimoniale [...] Il faut se promener à travers le Québec pour lire

à quel point nos villes et nos villages sont dans un état d'acculturation! Le ministre des Transports et la ministre de la Culture s'associent pour tuer un centre-ville et refusent de considérer le patrimoine dans un esprit de développement durable. Un bien mauvais exemple, et combien décevant! » affirme avec vigueur l'historien Michel Lessard.

Et puis n'est-ce pas pour le moins paradoxal que le ministère des Transports du Québec favorise par son action la destruction du vieux pont de fer de Sainte-Marie alors qu'il est précisément à élaborer une politique de conservation des ponts de fer?

■ Louise Mercier est rédactrice en chef du magazine Continuité.

LA RIVIÈRE ET SES PONTS

Traverser la rivière a de tout temps été un défi pour les Mariverains. Dès 1818, un pont est construit pour faciliter le transport entre les deux rives qui s'effectuait jusqu'alors en canot ou à gué durant les périodes d'étiage. Ce pont de 91,5 mètres de long comporte une seule arche de bois, selon le modèle inventé par John Bragg. À la fin des travaux, en 1820, une partie du pont s'écroule. Les gens de Sainte-Marie attendront jusqu'en 1831 pour avoir un nouveau pont... qui disparaît à la première crue le printemps suivant.

En 1848, on élève un pont sur chevalets. À péage durant l'été, il est démonté l'automne pour éviter l'assaut des crues spectaculaires de la rivière Chaudière.

En 1885, Sainte-Marie se réjouit : la voilà dotée d'un pont permanent, en bois, à péage... que la débâcle emporte encore!

En 1897, le premier pont à structure d'acier à deux arches enjambe la Chaudière à Sainte-Marie. Comme si la ville jouait de malchance, c'est alors le pont de Vallée-Jonction qui est emporté par la débâcle et qui vient percuter et abîmer le pont mariverain.

Le pont de fer actuel, menacé de disparaître à brève échéance, a été construit à partir de 1918. Il est composé de deux travées de 70 mètres qui reposent sur le pilier du pont précédent.



ethnoscop

Études et communications
en archéologie et en patrimoine culturel

Siège social :
88 rue de Vaudreuil, local 3
Boucherville, Qc, J4B 5G4
(450) 449-1250

Bureau Montréal :
2312, rue Jean-Talon
Montréal (Québec), H2E 1V7
(514) 728-2777

Sans frais : 1-877-449-1253
Courriel : ethnoscop@qc.aira.com