

Liens éphémères Les ponts de glace au XIX^e siècle

Christine Larose

Number 22, Summer 1990

Il était une fois le Saint-Laurent

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7641ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Larose, C. (1990). Liens éphémères : les ponts de glace au XIX^e siècle. *Cap-aux-Diamants*, (22), 27–30.



Drawing Hay to Market across the St. Lawrence River. Cette photographie de William Notman and Son montre le pont de glace entre Longueuil et Montréal vers 1903. (Musée McCord, collection Notman).

LIENS ÉPHÉMÈRES LES PONTS DE GLACE AU XIX^E SIÈCLE

par Christine Larose*

AU SIÈCLE DERNIER, LE SAINT-LAURENT OFFRE UN visage aujourd'hui inconnu. En hiver, une couche de glace continue le recouvre d'une rive à l'autre, de Montréal à Trois-Rivières. Une population dense vit sur les rives du fleuve, qui constitue encore à cette époque le principal axe de transport. Les riverains attendent donc impatientement la formation de ce champ de glace, qu'ils utilisent pour traverser, d'où le nom de «pont de glace». Ce pont saisonnier favorise particulièrement les habitants de la rive sud, leur donnant accès aux marchés des grands centres tels Montréal, Trois-Rivières et Québec.

Au XIX^e siècle, il n'existe qu'un pont «permanent» sur le Saint-Laurent: le pont Victoria, inau-

guré en 1860. Le deuxième sera le pont de Québec, ouvert à la circulation des trains en 1919. Le système de transport routier demeure peu développé, alors que les chemins de fer ne connaissent une expansion véritable seulement après 1850. D'où l'utilité des ponts de glace, qui facilitent grandement la circulation et la sociabilité.

Géographie des ponts de glace

En amont de Trois-Rivières, à l'endroit où l'eau douce et les marées s'estompent à peu près complètement, plusieurs chemins se dessinent sur le Saint-Laurent gelé; il en existe notamment entre Saint-François-du-Lac et Pointe-du-Lac, So-

rel et Berthier, Verchères et Repentigny, etc. Vis-à-vis Montréal, on en compte au moins trois, dont deux rejoignent Longueuil et l'autre La-prairie.

Entre Trois-Rivières et Québec, les conditions de prise du Saint-Laurent sont moins favorables mais il existe néanmoins quelques ponts de glace, dont celui reliant Sainte-Croix et Les Écu-reuils. À la hauteur de Québec, la formation d'un pont de glace constitue un véritable événement: dans la première moitié du XIX^e siècle, il n'apparaît que onze fois. Occasionnellement un pont se forme entre l'île d'Orléans et la Côte-de-Beaupré, mais jamais à l'île aux Coudres. Là, il faut recourir au canot à glace pour traverser au milieu des glaces flottantes, moyen de transport grâce auquel on dessert les nombreuses îles du Bas-Saint-Laurent.



Séréogrammes de Shrohmeyer and Wyman et de Underwood et Underwood montrant le pont de glace entre Québec et Lévis vers 1892. À noter l'importance de l'achalandage. (Collection Yves Beau-regard).

À la corvée

Au début du XIX^e, dès que le pont de glace se forme, le responsable de la voirie, le Grand-Voyer, ordonne aux habitants des paroisses riverraines de tracer un chemin de 10 mètres de largeur. Pour niveler et aplanir les amoncellements de glace, il faut parfois compter plusieurs jours. Les habitants sondent ensuite la glace afin de délimiter les voies où pourront glisser sans danger toutes sortes de véhicules, puis ils installent les balises, des épinettes d'au moins 2 mètres de haut plantées dans la glace qui permettent de s'orienter par mauvais temps. Plus tard, les autorités embauchent des ouvriers préposés à l'entretien des ponts de glace, car les temps doux, les grands froids et les précipitations exigent un entretien régulier de la surface glacée.



Suivant les conditions météorologiques, les courants et les marées, les ponts de glace apparaissent généralement à la fin du mois de décembre et s'estompent sous le soleil d'avril, parfois même en mai. Ils prennent des dimensions variables selon les années et se forment souvent de façon différente. Quelquefois, ils se constituent de glaces enchevêtrées, que l'on qualifie de «bourguignons». À d'autres moments, le Saint-Laurent se fige d'une seule pièce formant une surface unie qui devient une immense patinoire!

De jour en jour, la glace s'épaissit passant de quelques centimètres à plus de 3 mètres. La coutume d'alors voulait qu'un homme et son cheval pouvait s'aventurer sans danger quand la glace atteint 8 centimètres d'épaisseur, alors qu'elle doit mesurer plus de 3 mètres pour supporter les plus lourds équipages.

Les riverains attendent impatiemment que le pont de glace se forme et la nouvelle se répand aussitôt. Certains audacieux s'y précipitent avant même que le tracé de la route apparaisse, une entreprise difficile, voire même dangereuse à cause de la présence de crevasses en certains endroits. Ils s'y risquent afin de pouvoir proclamer avoir été les premiers à traverser, cet hivernement.

Lieu d'échange et de rencontre

Les ponts de glace favorisent les échanges économiques, qui deviennent autant, sinon plus nombreux qu'au cours de la saison estivale. Ils procurent d'importants avantages aux citadins, ainsi qu'aux ruraux, qui peuvent bénéficier des marchés urbains pour écouler leurs produits; ils vendent les légumes conservés dans leurs caueaux, les poissons et les viandes congelés de



St. Lawrence Ice Bridge and Town of Lévis.
Photographie C.A. Pfeiffer.
(Archives nationales du Québec à Québec, fonds W.H. Moodie).

même que des volailles. Les victuailles arrivent alors en une telle abondance que les consommateurs bénéficient ordinairement d'une diminution des prix. Cette économie est due à l'utilisation gratuite du pont de glace, alors que la traverse estivale nécessite un déboursé de la part des agriculteurs. En plus de permettre un meilleur approvisionnement, les ponts de glace facilitent le transport des marchandises lourdes telles que le bois de chauffage et la pierre.

Ce pont, que l'hiver tend entre les rives du Saint-Laurent, représente aussi une aubaine pour les cochers et les charretiers, qui remplacent les bateaux pour le transport des voyageurs et du fret. Les cultivateurs profitent aussi de cette saison morte, où ils doivent nourrir leurs chevaux sans les faire travailler, en mettant à la disposition des voyageurs leurs carrioles, berlots ou traîneaux.

La prise du pont de glace renforce les relations interrives, donnant de la régularité à la traversée. Certains l'effectuent à pied, tandis que d'autres, chaussent leurs patins quand le pont est «à la glace fine». Dans de telles conditions, rien d'étonnant que plusieurs mariages unissent des conjoints habitant des rives opposées du fleuve.

Le pont de glace se révèle aussi un lieu de récréation unique. Les riverains vont s'y promener, patiner et même faire des courses de traîneaux. Connaissez-vous le voilier à glace? Il s'agit d'une



simple plate-forme chaussée de patins et équipée d'une voile, avec laquelle on peut atteindre de grandes vitesses avec des vents favorables. Il y eut aussi des courses de chevaux, très populaires à Trois-Rivières, amateurs et curieux les observaient depuis les quais et le promontoire de la terrasse Turcotte.

On avait tout prévu sur le pont de glace, même des buvettes, où voyageurs, transporteurs et tailleurs de glace s'arrêtaient pour se réchauffer

Le pont de glace entre Lévis et Québec. Stéréogramme de Louis-Prudent Vallée, mars 1892.
(Archives nationales du Québec à Québec, fonds Louis-Prudent-Vallée).

autour du poêle et prendre un verre d'alcool. Ces cabanes en indisposaient certains, car le fleuve échappait aux lois régissant les débits de boissons.

Un départ souhaité

Autant les riverains avaient attendu impatiemment la formation du pont de glace, autant ils souhaitent le voir disparaître au retour des beaux jours. Il devient même une nuisance publique car, sous l'action d'un soleil plus ardent, la glace



Québec vue du bassin Louise en 1902. Sur ce tableau du peintre Charles Huot (1855-1930) l'on peut voir l'un des traversiers à coque renforcée qui assure la liaison entre Québec et Lévis en hiver. Désormais les ponts de glace ne seront plus d'aucune utilité. (Musée du Québec).

ramollit, devient poreuse puis se crevasse. Elle semble alors tomber en décomposition et ne peut plus supporter de lourds fardeaux. On dit alors qu'elle est «pourrie».

La débâcle est imminente. À Québec, généralement, c'est dans la première quinzaine d'avril qu'elle se produit. Par l'action des grandes marées et des vents forts, les bords du pont de glace se soulèvent et commencent à se détacher en larges banquises. Peu après, la masse, jusque-là solide et compacte, s'ébranle dans un grand

fracas. Des grondements précurseurs attirent les gens qui se massent sur les hauteurs, attendant l'événement.

Mais lorsque le pont de glace subsiste encore le 1^{er} mai, les riverains y plantent le «mai». Il s'agit d'une coutume ancienne selon laquelle les censitaires rendaient hommage au seigneur en plantant un sapin ébranché et décoré devant sa porte. Le 1^{er} mai 1836, les riverains plantent 2 «mais» sur le pont de glace, l'un près de Québec, l'autre du côté de Lévis, puis tirent plusieurs coups de fusil. Ils hissent également des pavillons aux mâts des bâtiments qui hivernent dans le port. Toute la population se transporte alors sur la glace en une longue et joyeuse parade.

Les ponts de glace retardataires ont peut-être causé leur propre disparition. En 1884, la Chambre de commerce de Montréal démontre qu'à chaque année où se forme le pont de glace devant Québec, l'ouverture de la navigation au port de Montréal retarde de 15 jours. Conséquemment, le Parlement de Québec rappelle la loi de 1865, qui défendait sous peine de 800 \$ d'amende ou trois mois de prison d'empêcher la formation du pont de glace devant Québec ou encore de le briser une fois formé. Au tournant du siècle, des navires à coque renforcée, secondés de brise-glaces, assurent désormais la liaison entre Québec et Lévis, ce qui marque la disparition des ponts de glace. L'importance accrue d'une navigation à l'année longue et des communications rapides ont causé leur disparition. Notons que le fait de garder le chenal ouvert en aval de Montréal tout l'hiver à l'aide de brise-glaces a pour effet de prévenir la formation d'un pont de glace au Lac Saint-Pierre, éloignant ainsi tout danger d'inondation. ♦

*Étudiante à la maîtrise en histoire, université de Montréal

Lachine
LE MUSÉE
ENTRÉE GRATUITE

110, Chemin LaSalle, Lachine, H8S 2X1
(métro Angrignon, bus 110)
du mercredi au dimanche, de 11h30 à 16h30
(514) 634-3471, poste 346

Musée
des Ursulines

(819) 375-7922
734, rue des Ursulines, Trois-Rivières (Québec) G9A 5B5