

Des maisons sur des rivières

Daphné Bédard

Number 95, Winter 2002–2003

Les ponts : d'art et de génie

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/15542ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bédard, D. (2002). Des maisons sur des rivières. *Continuité*, (95), 31–32.

Des MAISONS sur des RIVIÈRES

Nos derniers ponts couverts sont des ouvrages de génie et de poésie. Comme des maisons toujours ouvertes, ils sont à la fois lieux de passage et de rêverie. À protéger.

par Daphné Bédard

Depuis le début du siècle dernier jusqu'en 1958, plus de 1000 ponts couverts ont été construits au Québec. Du lot, il n'en resterait plus que 89. Des incendies criminels, les intempéries ou tout simplement l'usure du temps ont eu raison de plusieurs de ces charpentes pittoresques. Loin d'être des structures désuètes et sans intérêt, les ponts couverts séduisent toujours autant les photographes et les peintres qui en font leur source d'inspiration. Ils se dressent tantôt sur des routes secondaires, tantôt dans des rangs isolés où ils rappellent à notre souvenir toute l'histoire qui les habite. On imagine facilement les passants du XIX^e siècle les emprunter pour franchir les cours d'eau à pied ou à cheval, transportant du bois ou des provisions. Placardés d'affiches, ils représentaient un endroit idéal pour diffuser l'information. Et les amoureux y gravaient leurs initiales comme pour sceller leur avenir.

UN HÉRITAGE MALMENÉ

Mais le destin de ces témoins de la vie qui va n'est pas un long fleuve tranquille. Au début du mois de septembre dernier, le *Cesar Bridge* du Wisconsin, celui du film *Sur la route de Madison* dans lequel un photographe du *National Geographic* prépare un reportage sur les ponts couverts, a été

gravement endommagé par ce qui a toutes les apparences d'un incendie criminel.

Et le cas n'est pas unique. À la mi-septembre, le pont de Capelton, construit en 1870 dans le canton de Hatley en Estrie, subissait le même sort. Attristés par cette perte, les citoyens ont rapidement lancé l'idée de recueillir de l'argent pour le reconstruire.

Il y a une vingtaine d'années, devant l'état désastreux des ponts couverts, le ministère des Transports du Québec jugeait bon de les remplacer par de nouveaux ponts, non couverts, en acier et en bois. « Les gens se débarrassaient de ces vieilles cochonneries-là! » lance sur un ton ironique Henri-Paul Thibault, registraire des biens culturels du Québec au ministère de la Culture et des Communications. Les Québécois avaient relégué ces objets du patrimoine au rang de vestiges du passé. C'était avant que la Société québécoise des ponts couverts (SQPC), présidée par Gérald Arbour, s'en mêle. Dès ses débuts, cet organisme sans but lucratif a sonné l'alarme du piètre état des ponts. « Les mentalités ont changé depuis, explique M. Arbour. Les gens sont fiers de leurs ponts. Ils en prennent soin. » À preuve, en 1991, les citoyens d'Amqui sont montés aux barricades devant la menace de démolition du pont de l'Anse-Saint-Jean. Le ministère des Transports a finalement consenti 345 000 \$ pour sa rénovation. Aujourd'hui, grâce à un moratoire d'une durée indéterminée, la mise à

Le deuxième plus vieux pont couvert du Québec, le pont Capelton (1862) sur la rivière Massawippi, a été rasé par un incendie le 17 septembre dernier. Ce jour-là, une entente pour la restauration du pont venait d'être signée. Choquée par ce désastre, la population se mobilise pour le reconstruire.

Photo : Jocelyn Boutin



Le pont couvert de Milby (1873) enjambe la rivière Moes à Ascot dans les Cantons-de-l'Est. Selon une pratique maintenant courante, on trouve à l'entrée du pont une plaque l'identifiant, un système de signalisation et des gabarits métalliques. Le pont est cité par la municipalité depuis 1992.

Photo : Brigitte Ostiguy

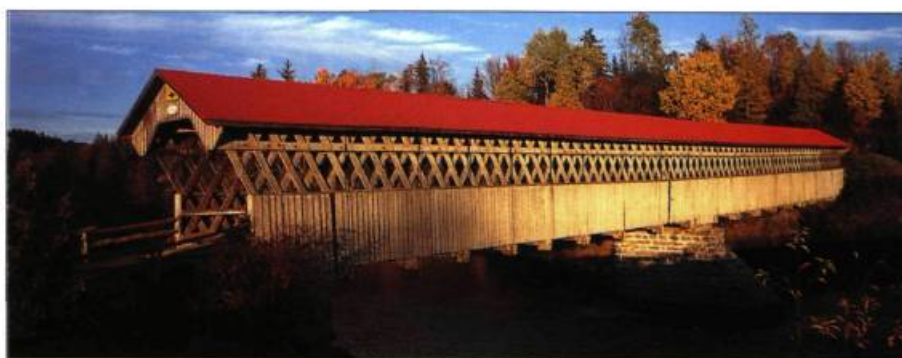


Le pont Drouin (1886) sur la rivière Coaticook à Compton Station est l'un des trois derniers ponts à poinçons multiples au Québec. Son lambris vertical sans ouverture est également un élément d'intérêt. Menacé de démolition, il a été sauvé in extremis par un comité de sauvegarde local.
Photo : Jocelyn Boutin

terre n'est plus une option. Beaucoup d'étapes ont été franchies grâce aux revendications de la SQPC, dont le mandat premier était de sensibiliser les gens, les municipalités et le gouvernement à l'existence des ponts couverts. Les choses ont changé pour le mieux, ce qui n'a pas empêché la SQPC de fermer ses portes récemment faute de relève. Elle reste toutefois fière de ce qu'elle a accompli,

Le pont d'Eustis (1908) sur la rivière Massawippi à Compton Station a bien failli disparaître. Le MTQ, le MCCQ et le milieu ont injecté les sommes nécessaires à sa restauration dans les années 1990.

Photo : Brigitte Ostiguy



« même si la guerre n'est pas gagnée », souligne M. Arbour.

Car le moratoire n'est pas sans faille. Le Conseil des monuments et sites du Québec (CMSQ) a d'ailleurs exprimé son indignation, en 1999, lorsqu'il a pris connaissance du déplacement du pont Beauséjour (voir *Continuité*, n° 91, hiver 2001, p. 61), bâti en 1932 à Sainte-Odile-sur-Rimouski. Prétextant le manque d'argent pour l'entretenir, la municipalité a cru bon de le placer dans un champ voisin, en attendant de trouver une solution. Le maire d'Amqui, Gaétan Ruest, a tout de suite proposé de le déménager au-dessus de la rivière Humqui. Mais comme les citoyens se sont montrés réticents, il a finalement suggéré de lui faire traverser la rivière Matapédia, pour donner accès au parc Rivières. La décision finale n'a pas encore été prise.

VERS UNE POLITIQUE

Beaucoup de pressions ont été faites ces dernières années auprès du ministère des Transports pour qu'il élabore une politique de mise en valeur des ponts couverts, ce qui serait la meilleure solution, selon messieurs Arbour et Ruest. Pour répondre aux demandes, le Ministère a donc entrepris d'inventorier et d'inspecter ces infrastructures. Et même si la poli-

Le pont McVetty-McKerry, autrefois dénommé Gould (1893), à Lingwick, relie les rives de la rivière au Saumon. De type Town à treillis simples, ce pont est demeuré en service jusqu'en 1979. Aujourd'hui, la population y organise une fête annuelle.

Photo : Brigitte Ostiguy

tique n'est toujours pas adoptée, chaque demande de rénovation est étudiée conjointement par les municipalités et les ministères de la Culture et des Transports, signale Henri-Paul Thibault. Dans le cas de la restauration du pont Perreault de Notre-Dame-des-Pins, par exemple, le ministère des Transports a versé quelque 400 000 \$.

Désormais, plus un guide touristique du Québec n'omet de mentionner l'emplacement des ponts couverts. Des haltes routières ont été aménagées près de quelques-uns d'entre eux pour inviter les gens à s'y arrêter. Les Estriens de Lingwick tiennent même une fête annuelle au pont McVetty-McKerry. Il faut dire que ces éléments du paysage constituent des atouts non négligeables pour des régions dont la survie passe par le développement touristique.

■
Daphné Bédard est journaliste indépendante.

AUX SOURCES DES PONTS COUVERTS

C'est en 1805, au-dessus de la rivière Schuylkill, à Philadelphie, que l'ingénieur Timothy Palmer a érigé le premier pont couvert d'Amérique. Aujourd'hui, on compte encore 825 ponts couverts aux États-Unis, principalement en Pennsylvanie, en Ohio, en Indiana et au Vermont. Depuis 1950, la National Society for the Preservation of Covered Bridges, le pendant américain de la Société québécoise des ponts couverts, veille au grain.

Au Québec, les loyalistes américains venus s'installer dans les Cantons-de-l'Est ont apporté avec eux les styles de ponts tels qu'on les connaît aujourd'hui, un mélange de techniques européennes et nord-américaines. Les premiers ponts couverts, édifiés au Bout-de-l'Île de Montréal, dateraient de 1807. L'Abitibi-Témiscamingue peut s'enorgueillir de ses 14 ponts couverts, qui en font la région québécoise la mieux dotée de pareilles infrastructures. C'est toutefois la région de Chaudière-Appalaches qui détient le plus long pont couvert québécois, le pont Perreault à Notre-Dame-des-Pins (150 mètres) (voir dans ce numéro, p. 36).