

Le pont Turcot Un avenir en suspens

Lisette Villemaire

Number 95, Winter 2002–2003

Les ponts : d'art et de génie

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/15545ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Villemaire, L. (2002). Le pont Turcot : un avenir en suspens. *Continuité*, (95), 38–39.



Un avenir en suspens

*Depuis quelque temps déjà, des citoyens se mobilisent pour empêcher
la disparition du pont Turcot sur la rivière Châteauguay.*

*Des projets d'aménagement sont en gestation, mais tant que l'avenir de cette œuvre
de génie civil ne sera pas assuré, ils resteront dans leurs cartons.*

par Lisette Villemaire

Le pont Turcot (1889) à Howick
est l'un des six derniers ouvrages dessinés
par l'ingénieur Gérard Macquet.

Photo : André de Bellefeuille

Portant le nom de la famille propriétaire du lot situé sur la rive nord de la rivière Châteauguay, le pont Turcot a été érigé en 1889 pour la somme de 25 000 \$. Deux ans auparavant, l'administration publique québécoise avait lancé sa Politique des ponts métalliques (voir Lefrançois, p. 22 dans ce numéro), qui s'inscrivait dans un vaste

programme pour moderniser l'agriculture, développer l'industrie laitière et favoriser la colonisation. Cet ouvrage métallique remplaçait le pont à péage (sur chevalets, saisonnier) dont la famille Turcot exploitait la concession depuis 1845, permettant aux fermiers du sud-est de la rivière Châteauguay d'accéder à la ville-marché de Beauharnois.

Le pont Turcot témoigne à la fois de l'histoire de l'agriculture et de l'ingénierie. C'est l'un des derniers et des plus

anciens des 30 ponts érigés par le gouvernement d'Honoré Mercier de 1887 à 1892. De ces ponts d'acier, il n'en reste que six, dont trois seulement sont à poutres paraboliques rivetées comme le pont Turcot, qui a la plus longue portée. Ce type de pont, de facture européenne, n'existerait nulle part ailleurs en Amérique du Nord. Le pont Turcot a été dessiné par l'ingénieur belge Gérard Macquet, embauché par les Travaux publics pour diriger la construction des ponts métalliques. Fabriqué en Belgique par la Société anonyme internationale de construction et d'entreprises de travaux publics de Braine-le-Comte, le pont a été envoyé en sections par bateau, puis par train, pour être monté et riveté sur place. Quinze autres des ponts de cette époque ont été construits selon cette méthode, dont le premier pont reliant l'île Bizard à Montréal (1893), démoli en 1966.

UN PONT À SAUVER

À l'automne 2000, le pont Turcot a perdu la vocation routière qu'il assurait de façon fiable depuis 111 ans. Le ministère des Transports du Québec a en effet inauguré, à un demi-kilomètre, un pont autoroutier situé dans un axe plus pratique. La démolition du pont Turcot était planifiée et devait s'effectuer dès l'ouverture du nouveau pont. Cette démolition n'a fait l'objet d'un moratoire que parce que le milieu s'est mobilisé et a obtenu des appuis pour la sauvegarde de cet ouvrage de génie civil.

Parmi ces appuis, celui de la direction régionale du ministère de la Culture et

des Communications a eu un poids particulier. Conscient de la valeur patrimoniale du pont, le Ministère a accompagné les démarches faites par les citoyens impliqués et a même engagé une somme qui couvrirait environ le quart des coûts totaux de restauration, estimés à 250 000 \$. Toutefois, le Ministère n'investira pas et ne procédera pas au classement comme monument historique tant qu'il n'aura pas l'assurance d'une réelle prise en charge par le milieu.

Or, s'il est généralement sensible à l'apport de cette belle structure dans le paysage rural, le milieu n'est pas riche et ses représentants sont très prudents. Les élus, ceux de la municipalité de Howick (1200 habitants) comme ceux de la MRC du Haut-Saint-Laurent (22 000 habitants), hésitent à s'engager, ne désirant d'aucune façon assumer le fardeau financier afférent à un bien du patrimoine national. Quant aux Amis du pont Turcot, désireux d'amorcer la mise en valeur du pont — ne serait-ce que pour y aménager une halte accueillante pour les cyclistes —, ils se heurtent à un pont fermé, barricadé. Le pont est sécuritaire: on l'ouvre ponctuellement pour le tournage de films. Mais personne n'en assume la propriété.

Une politique des biens patrimoniaux serait en gestation au ministère des Transports. Il en était déjà question en août 2000, lorsque la décision de surseoir à la démolition du pont Turcot a été prise, et c'est de cette politique que dépendrait l'avenir d'une telle structure. En attendant, le Ministère doit-il absolument tout barricader?

Ne peut-on imaginer une formule de transition qui, sans engager des sommes importantes, permettrait un accès au pont pour les citoyens? Devenirait alors possible une mise en valeur progressive de cet environnement où une rivière sinueuse, un pont, une église de pierre et un presbytère plus que centenaires voisinent avec un chêne impressionnant et un cimetière quasi bicentenaire, « Décor bucolique, portrait d'un Québec rural intemporel, caché aux confins de lui-même... » (Serge Beaucher, *Les arbres remarquables du Québec*, 1994)... et qui risque malheureusement de rester longtemps caché.

■
Lisette Villemare est présidente de la corporation à but non lucratif Les Amis du pont Turcot.

La mobilisation du milieu a permis l'adoption d'un moratoire sur la démolition du pont, une mesure quand même fragile.

Photo : André de Bellefeuille

