

Le pont de la rivière Mitis Réparation ou remplacement?

Alexander Reford

Number 95, Winter 2002–2003

Les ponts : d'art et de génie

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/15546ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Reford, A. (2002). Le pont de la rivière Mitis : réparation ou remplacement?
Continuité, (95), 41–42.

Réparation ou remplacement ?

L'heure est aux décisions en ce qui concerne le pont qui enjambe la rivière Mitis, aux portes de la Gaspésie. Élément significatif du paysage, cette structure doit être réparée, ce qui peut se révéler coûteux, ou être remplacée, ce qui n'est pas plus économique. Mais, quelle que soit l'option retenue, il faudra se préoccuper de l'esthétique du résultat final.

par Alexander Reford

Le pont Bergeron chevauchant la rivière Mitis, l'un des plus beaux ouvrages d'art du réseau routier de l'Est du Québec, est aujourd'hui menacé. Outre le temps, le mode même de construction employé explique son état de détérioration avancé. Des groupes locaux de défense du patrimoine ont entrepris des démarches, avec la collaboration des Jardins de Métis, pour que le ministère des Transports du Québec (MTQ) assure la préservation du pont ou, s'il décide de le démolir, qu'il en construise un nouveau tout aussi esthétique.

Le pont Bergeron enjambe la rivière Mitis entre les municipalités de Sainte-Flavie et de Grand-Métis, à 35 kilomètres à l'est de Rimouski. Chaque jour, des milliers de touristes, de transporteurs et de résidents empruntent ce pont, l'un des principaux de la route 132. La structure de ciment longue de 79,2 mètres comprend deux arches de 30,5 mètres de long sur 20,1 mètres de haut. Ce pont à deux voies comprend aussi deux larges accotements asphaltés de chaque côté. Situé à plusieurs centaines de mètres au sud de l'embouchure de la rivière et tout près des Jardins de Métis, il est visible de la villa Reford (Estevan Lodge), un attrait important des Jardins.

Construit en 1929 selon les plans d'un ingénieur du ministère des Travaux publics et du Travail de l'époque, le pont Bergeron est unique en son genre et sa sauvegarde est essentielle à l'intégrité du site et du charme de la rivière Mitis aux abords des Jardins de Métis.

Photo: coll. Jardins de Métis

UNE STRUCTURE DANS LE PAYSAGE

Le 6 mai 1929, le ministère des Travaux publics et du Travail entreprenait la construction du pont, selon les plans de l'un de ses ingénieurs. On le baptisa du nom du représentant de Matane à l'Assemblée nationale, le docteur Joseph-Arthur Bergeron. Sa sauvegarde



Le béton armé utilisé à l'époque de la construction du pont pose un problème sérieux pour la conservation de l'ouvrage.
Photo: coll. Jardins de Métis

est essentielle à l'intégrité du site et du charme de la rivière Mitis. L'embouchure de la rivière, récemment réaménagée, offre un coup d'œil particulièrement remarquable sur le pont. On pourra également le contempler à partir du nouveau point d'observation actuellement en construction. Les vues qu'offre le pont sur les Jardins de Métis à l'est, l'estuaire et le Saint-Laurent au nord et le nouveau Parc de la rivière Mitis au nord-ouest sont tout aussi impressionnantes.

La structure se détériore. Les glissières de sécurité, en particulier, sont en très mauvais état et risquent de tomber dans la rivière. Plusieurs ont été stabilisées par des traverses de métal inesthétiques. La durabilité de la structure fait également l'objet d'une évaluation. Le mode de construction du pont explique en partie son état de détérioration. Comme beaucoup de ponts de ciment de l'époque, il a été construit avec du béton armé et non avec du béton plein. Il est essentiellement constitué d'une enveloppe de béton emplit d'une matière de remplissage. Au fil du temps, de l'eau s'est infiltrée dans la structure et a causé la corrosion des tiges d'armature en fer.

Aucune décision n'a été prise jusqu'à maintenant concernant l'avenir du pont, mais le MTQ a commandé une étude d'opportunité. La rénovation et le remplacement sont envisagés. Si un nouveau pont était construit, l'ancien pourrait être démolé, à moins que les municipalités locales ne souhaitent le conserver afin de l'utiliser comme passerelle pour les piétons ou comme la tant attendue passerelle de la Route verte.

Le remplacement du pont ne sera pas facile. Comme il enjambe une rivière à saumon, toute intervention pouvant avoir des répercussions sur l'habitat de cette espèce doit être précédée d'une étude

d'impact sur l'environnement. L'instabilité du terrain avoisinant complique également la construction, ce lopin constitué de terre glaise ayant été le site de glissements de terrain majeurs. Le plus récent, qui remonte au 21 octobre 1976, a presque entraîné la destruction du pont. De plus, comme la route 132 doit rester ouverte pendant toute la durée de la construction d'un nouveau pont, il faudra lui définir un nouveau tracé, peut-être au sud de la structure existante. Advenant qu'il faille construire un nouveau pont, le MTQ établira son emplacement de façon à permettre la communication avec les routes existantes et futures. L'envergure du pont et différentes contraintes rendent son remplacement coûteux.

LE PONT TANT ESPÉRÉ

L'importance du pont tient non seulement à son esthétique, mais aussi à son rôle historique pour la région. Au début des années 1800, la rivière Mitis constituait un obstacle majeur aux déplacements entre Rimouski et Matane. Les seules façons de la traverser étaient de franchir à gué ses eaux tumultueuses ou d'utiliser une barge de fortune. Ce n'est qu'au moment de la création des municipalités de Sainte-Flavie et de Métis qu'un projet de pont commença à prendre forme. En 1860, ces deux municipalités votèrent en faveur de la construc-

tion d'un pont enjambant la rivière, là où se trouvait jadis un embarcadere. Le premier pont souleva la controverse. Des tentatives d'imposer un droit de péage aux utilisateurs poussèrent certains résidents de la région à vandaliser le pont en signe de protestation. Au cours des décennies suivantes, les coûts liés à son entretien entraînèrent des dissensions au sein de la municipalité de Métis, les résidents de l'arrière-pays refusant de payer des impôts pour entretenir un pont qui servait principalement aux riverains.

Le premier pont fut remplacé en 1895 par un second, qui fut construit par un charpentier de la région au coût de 2300\$. Au début des années 1920, ce pont de bois n'était plus qu'une structure délabrée et mal entretenue, à la charpente pourrie et aux piliers affaiblis par les embâcles printaniers.

En 1925, le gouvernement québécois investit dans la création de l'une des premières « routes panoramiques » de la province, le « boulevard Perron » ou « route n° 6 », un ruban routier de 890 km ceinturant la péninsule gaspésienne. Le pont Bergeron était une composante essentielle de la nouvelle route. Il fut inauguré en 1930 et ne resta ouvert pendant l'hiver qu'à partir de 1955. Peu après, le pont fut élargi à deux voies, car sa largeur était réduite du tiers durant l'hiver à cause des banes de neige.

Depuis, à part quelques réparations et le remplacement des glissières de sécurité, le pont n'a subi aucune modification importante. Les décisions concernant son avenir fourniront un exemple de la stratégie du MTQ et de la collectivité pour préserver une structure d'intérêt architectural et historique.

Alexander Reford est directeur des Jardins de Métis.

POURQUOI PAS UN CONCOURS ?

Élaboré dans l'esprit des Jardins de Métis, le projet de conception d'un nouveau pont sur la rivière Mitis pourrait donner lieu au premier concours de design en son genre au Québec. En France, au Royaume-Uni et dans beaucoup de pays d'Europe et d'Asie, les concours de conception de ponts routiers et de passerelles pour piétons sont maintenant chose commune. Ils constituent même l'élément principal de projets de revitalisation urbaine et stimulent l'intérêt pour l'architecture et le design. Un concours de conception offrirait une occasion unique de créer une œuvre architecturale majeure.