

Les ponts : plus que de simples infrastructures de transport

Christophe-Hubert Joncas

Number 146, Fall 2015

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/78962ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

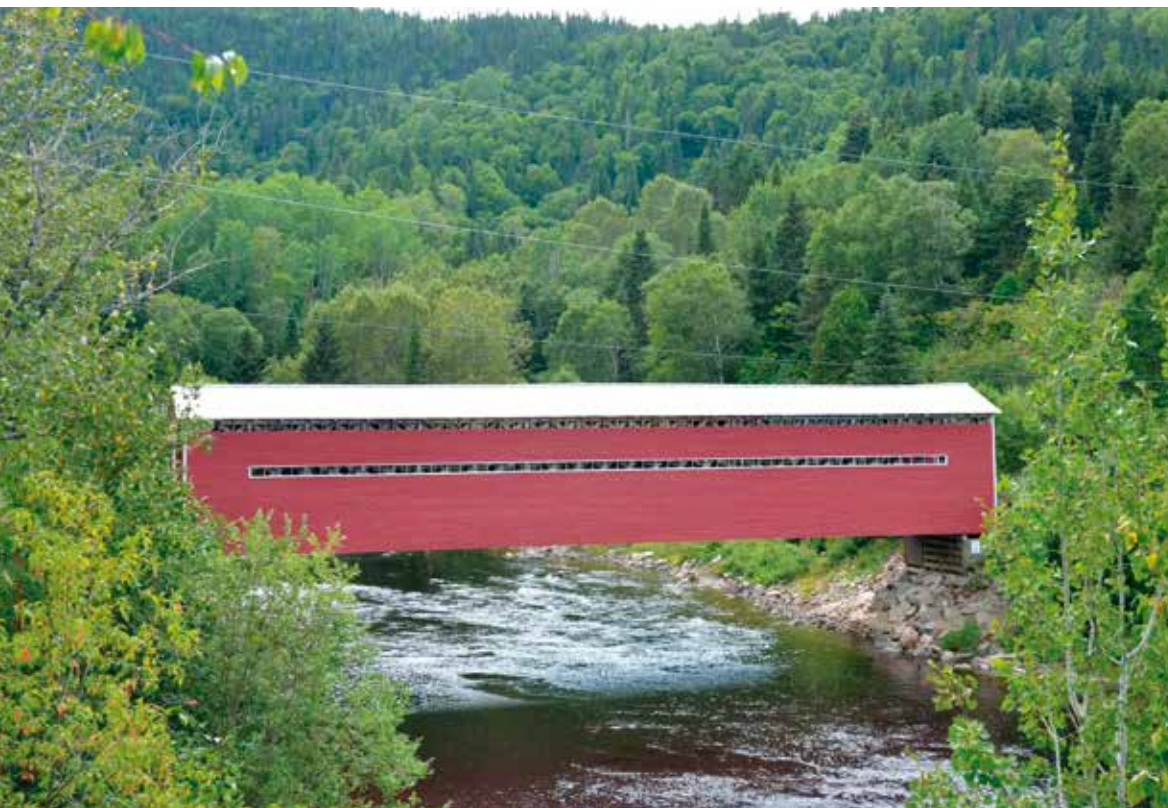
1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Joncas, C.-H. (2015). Les ponts : plus que de simples infrastructures de transport. *Continuité*, (146), 52–54.

LES PONTS: PLUS QUE DE SIMPLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



Le pont couvert Louis-Gravel, à Sacré-Coeur, s'inscrit dans le réseau d'attrails touristiques de la Côte-Nord. La présence de la rivière à saumons Sainte-Marguerite et de l'ancien camp de pêche de Bardville, situé en amont, contribue à son potentiel de mise en valeur.

Photos: L'Enclume – Atelier de développement territorial

par *Christophe-Hubert Joncas*

Au cours des derniers mois, plusieurs débats entourant la conservation ou la reconstruction de ponts ont animé le Québec. Qu'il s'agisse du pont Champlain, du pont de Québec ou du pont de L'Île-d'Orléans, les enjeux soulevés sont complexes et touchent à la fois des questions juridiques, techniques, urbaines, patrimoniales et paysagères. Généralement inclus dans la notion d'ouvrages de génie (qui regroupe barrages, canaux, viaducs, etc.), les ponts ont depuis deux décennies gagné en intérêt auprès des autorités publiques. On reconnaît de plus

en plus les avancements technologiques dont ils témoignent et leur association à certains fleurons industriels du Québec, telle la Dominion Bridge. On reconnaît aussi mieux les liens entre les ponts et les grandes phases d'occupation et de développement du territoire. Par exemple, plusieurs ponts couverts ont été érigés à l'initiative du ministère de la Colonisation afin d'ouvrir la voie à de nouveaux territoires à coloniser. D'autres ponts ont été construits dans le cadre de travaux pour contrer le chômage, permettre l'accès aux grands chantiers hydroélectriques ou aux territoires forestiers, ou suivre les grandes tendances d'urbanisation.

DES SENSIBILITÉS QUI ÉVOLUENT

Parallèlement à l'attention accrue à l'égard de ces infrastructures, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a perfectionné ses façons de faire en matière de conservation depuis les années 1970.

Il a d'abord concentré ses efforts sur les ponts couverts, en raison de leur rareté, de leur fragilité et de leur grande valeur historique. Après un premier inventaire en 1972, une entente interministérielle a été signée en 1978 avec le ministère des Affaires culturelles concernant la conservation de 44 ponts couverts sur les 115 inventoriés. En 1981, un inventaire plus complet a été réalisé par le ministère des Affaires culturelles, qui a permis de mieux connaître les caractéristiques garantes de la valeur patrimoniale des ponts couverts et, surtout, d'inventorier des ponts non gérés par le MTQ. On ne peut non plus passer sous silence la qualité et la quantité d'information colligée au cours des 21 années d'existence de la Société québécoise des ponts couverts, fondée en 1981. Le fonds d'archives de cet organisme est maintenant conservé à la Maison Henry-Stuart, à Québec.

Par la suite, compte tenu de l'évolution des notions de patrimoine et de l'accroissement des connaissances, le MTQ a commencé à élargir la notion de ponts patrimoniaux à d'autres typologies; au début des années 2000, il a intégré les ponts en arc et

les ponts à poutres triangulées métalliques.

DEUX PRÉCÉDENTS

Au début des années 2000, deux cas ont entraîné un changement important dans les façons de faire du MTQ en matière de conservation des ponts patrimoniaux.

D'une part, tout juste avant de démanteler le pont Turcot à Très-Saint-Sacrement en Montérégie (il avait été jugé non fonctionnel et un nouveau pont avait été construit à proximité), un article portant sur les ponts Macquet du Québec permet au Ministère d'en saisir toute la qualité. Le pont Turcot est en fait l'un des six derniers spécimens conçus entre 1887 et 1892 par l'ingénieur belge Gérard Macquet, et un des premiers ponts rivetés en Amérique du Nord. Le pont sera heureusement conservé. À partir de ce moment, le MTQ entreprendra des travaux de réflexion sur la façon d'identifier et d'évaluer les ponts patrimoniaux.

D'autre part, la démolition à l'hiver 2003 du vieux pont métallique de Sainte-Marie de Beauce, sur la rivière Chaudière, au profit d'un pont moderne sans considération d'insertion provoquera une importante contestation locale. À partir de là, le MTQ accélère les travaux entamés quelques années plus tôt pour se doter en 2005 d'une orientation ministérielle visant à uniformiser la procédure de préservation des ponts considérés comme patrimoniaux à l'intérieur de son organisation.

FORCES ET FAIBLESSES

Pour évaluer la valeur patrimoniale des ponts, et pour se doter de règles claires en



matière de conservation, le MTQ a retenu une méthode numérique : des points sont attribués pour diverses caractéristiques.

Chaque pont évalué se voit attribuer un indice patrimonial de structure (IPS), dont environ 70 % de la valeur est liée aux caractéristiques d'ingénierie telles que l'unicité, le constructeur, le concepteur, le type de structure, la longueur de travée et le degré d'authenticité. L'autre 30 % est associé à l'importance historique, à la qualité du paysage, au potentiel de mise en valeur et à l'intérêt du milieu.

Cette méthode d'évaluation a l'avantage d'être standardisée et de permettre d'insérer facilement les caractéristiques patrimoniales des structures dans une base de données. Elle est particulièrement pertinente quand on s'intéresse à un type de patrimoine précis, comme les ponts patrimoniaux du Québec.

Cependant, la pondération relative des critères pose certains problèmes et provoque parfois des distorsions. L'importance accordée à l'authenticité structurelle pèse lourd dans l'évaluation patrimoniale des ponts, au détriment de leur valeur paysagère et de l'intérêt qu'un milieu leur porte.

LE CAS DES PONTS FERROVIAIRES

Le réseau ferroviaire relevant de la compétence du Québec s'est développé ces dernières années, passant de 4 compagnies de chemin de fer et 564 kilomètres de voies ferrées en 1993 à plus de 10 compagnies et 1935 kilomètres de voies ferrées. Parmi ces tronçons, on peut penser au Chemin de fer de la Gaspésie et au Chemin de fer de Québec Central, tous deux propriété du MTQ. Mais force est de constater que la nouvelle méthode d'évaluation du

Ce pont ferroviaire de Vallée-Jonction, dans la Chaudière-Appalaches, fait partie d'un ensemble ferroviaire d'intérêt qui comprend une gare, des garages et une petite cour de triage. La Municipalité souhaite protéger cet ensemble et le mettre en valeur.

Ministère ne leur convient pas. Ces chemins de fer comportent plusieurs ponts ferroviaires d'intérêt. Plutôt que de les envisager à la pièce, il importe de les envisager en ensemble. C'est seulement de cette façon qu'on peut mieux apprécier la valeur paysagère de ces tronçons et déterminer leur potentiel de mise en valeur. Il faut à tout prix éviter d'appréhender les ponts et les réseaux de voies ferrées comme des structures autonomes. Ils s'inscrivent de multiples façons dans le paysage. On peut même dire que les chemins de fer (et leurs structures associées comme



Dans un environnement naturel intéressant à Mirabel, dans les Laurentides, le pont dit « Mackenzie » et ses abords pourraient être mis en valeur.

les ponts) ont littéralement *créé* le paysage, puisque leur construction a ouvert de nouvelles perspectives sur le territoire.

Les chemins de fer offrent plusieurs possibilités de mise en valeur et peuvent s'inscrire dans les réseaux d'attrait touristiques d'un secteur. Pensons au pont ferroviaire de Port-Daniel en Gaspésie, pont emblématique situé sur le barachois. Les ponts ferroviaires constituent souvent un élément identitaire d'un lieu. Dans les futurs débats concernant des projets liés à certains tronçons nouvellement acquis, une bonne analyse du potentiel de mise en valeur s'avère

nécessaire. Des projets de réutilisation en piste cyclable, comme dans la région de Portneuf, sont inspirants.

PLACE À LA CONCERTATION ET À L'INNOVATION

Au-delà des enjeux techniques associés à la méthode d'évaluation des ponts patrimoniaux, il importe de rappeler les autres grands enjeux liés à la conservation et à la mise en valeur de ces infrastructures.

Comme les communautés locales sont de plus en plus sensibles à la valeur patrimoniale des ponts et à leur potentiel de développement, on ne peut plus négliger l'importance de la concertation entre les diffé-

rents acteurs. Pour assurer de meilleurs projets et favoriser une meilleure acceptabilité sociale, il faut développer des partenariats et des espaces de dialogue en amont. Une idée : créer des groupes de travail comptant plusieurs partenaires publics comme le Ministère, la ou les municipalités touchées, la MRC et des organismes d'intérêt en développement économique, en tourisme et en patrimoine. Il faut inscrire la mise en valeur de ponts patrimoniaux dans une vaste planification locale et régionale.

On doit également revoir la façon de présenter les options de projets. Les scénarios devraient être considérés comme des outils de communication porteurs de discussions et offrant des possibilités intéressantes pour accroître l'adhésion de la population. Un processus de cocréation permettrait de mieux intégrer les parties prenantes dans la prise de décisions. Souvent interpellés uniquement pour réaliser l'évaluation patrimoniale, les experts en patrimoine devraient être inclus dans les séances de réflexion à l'étape de la conception.

Le graphisme des outils de communication des projets doit aussi être soigné, et il ne faut pas négliger d'exposer les analyses paysagères sous-tendant les choix, les critères d'inser-

tion, les différents scénarios envisagés. On ne peut plus se limiter à transmettre les décisions qui ont été prises. La présentation publique du projet de nouveau pont à Shannon, en juin dernier, ne s'inscrit malheureusement pas dans cette lignée; elle mettait de l'avant uniquement le scénario privilégié, sans mentionner les différentes options sur le plan du tracé et du design, et avec un très faible souci accordé aux nouvelles perspectives et vues qu'entraînera le nouveau pont. Bien plus que de simples infrastructures de transport, les ponts suscitent l'attention des populations locales et méritent qu'on les appréhende comme des éléments fondamentaux dans la construction des paysages et de l'imaginaire collectif. On peut même s'attendre à voir prochainement apparaître des demandes de statut de paysage culturel patrimonial pour des territoires incluant des ponts patrimoniaux, à l'initiative des communautés locales.

■ *Christophe-Hubert Joncas est consultant en aménagement et patrimoine et administrateur d'Action patrimoine.*

ACTION PATRIMOINE

Action patrimoine est un OBNL qui agit à l'échelle nationale pour protéger et mettre en valeur le patrimoine québécois. Depuis 1975, d'abord sous le nom de Conseil des monuments et sites du Québec, puis sous sa nouvelle dénomination, l'organisme poursuit sans relâche une mission de sensibilisation, de diffusion de la connaissance et de prise de position publique pour la sauvegarde du patrimoine bâti et des paysages culturels du Québec.