

L'incroyable odyssée du pont de l'Anse-Saint-Jean

Volume 5, numéro 1, juin 1999

De Tadoussac à Nekoubau

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11364ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

(1999). L'incroyable odyssée du pont de l'Anse-Saint-Jean. *Histoire Québec*, 5(1), 25–26.

L'incroyable odyssée du pont de l'Anse- Saint-Jean



C'est la représentation de ce pont couvert que l'on peut voir sur les billets de 1000 \$ canadiens. Érigé au cœur du village depuis plus d'un demi-siècle, il a été emporté un bon matin par les glaces... C'est cette histoire que vous raconte ici M. Gérald Arbour. Elle a d'abord été racontée dans *Le PONT'ÂGE*, revue publiée quatre fois par année par la Société québécoise des ponts couverts. Parce qu'elle se veut exemplaire et symbolique, c'est avec plaisir que nous vous la présentons à notre tour, avec l'aimable autorisation de l'auteur et de la S.Q.P.C. - Si toutes les villes et municipalités du Québec suivaient l'exemple des gens de l'Anse-Saint-Jean, le patrimoine québécois serait en bien meilleur état.

Mille dollars à la dérive

Le 2 avril dernier (1986), le pont couvert de l'Anse-Saint-Jean était emporté par un embâcle qui a cédé. En fin de journée le pont couvert du village s'échouait à l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

Immédiatement après l'incident une rencontre a eu lieu entre la municipalité et le responsable de district du ministère des Transports. La première réaction de ce dernier était de libérer le plus rapidement possible le lit de la rivière de cet encombrant débris. Les solutions envisagées allaient de l'incendie volontaire au remorquage de la structure dans le Saguenay. La municipalité et les habitants de l'Anse-Saint-Jean ne l'entendaient pas de

cette façon. Leur intention était de récupérer ce pont et de le remettre sur ses assises ou, à tout le moins, de le conserver à un autre endroit.

Le 8 avril, M. Gilles Lambert, secrétaire de la municipalité de l'Anse-Saint-Jean, nous confirmait les décisions suivantes: le pont couvert sera ramené à son emplacement original. Les premières évaluations concluent que cette structure est encore utilisable malgré sa ballade imprévue. En second lieu, la municipalité a présenté au ministère des Affaires culturelles un projet évalué à plus de 25 000 \$ en vue de mettre en valeur le pont couvert du village et surtout d'obtenir son classement en tant que bien culturel.

L'échéancier qui a été établi en vue de replacer le pont sur ses assises est le suivant: - fin avril, arrimage du pont en vue des hautes marées à venir; - en juin, le pont sera remorqué ou déménagé près de ses piliers et réparé; - réouverture fin septembre - début octobre. Les coûts de cette opération sont estimés à 100 000 \$.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le pilier central qui a été ajouté il y a quelques années n'est pas la principale cause de l'accident survenu au pont couvert de l'Anse-Saint-Jean. Des embâcles ont lieu régulièrement à cet endroit. Cependant, ce qui se produisait aux cinq ou six ans se répète maintenant aux deux ou trois ans et à chaque fois ces embâcles prennent de l'ampleur. La cause de tout cela c'est l'importance des alluvions char-



Anse-Saint-Jean, 2 avril 1986, 3h15... (Photo : André Goossens)



Photo : André Goossens

Le retour du pont

PAR GÉRALD ARBOUR

riées par la rivière Saint-Jean et qui sont aujourd'hui concentrées dans le delta de la rivière. La présence de ces dépôts successifs a eu comme résultat de hausser le fond de la rivière de telle sorte que les glaces ne peuvent plus s'écouler librement vers le Saguenay. D'énormes blocs de glace s'empilent à cet endroit sur une distance de plus en plus grande chaque année. Ce printemps le phénomène s'est produit jusqu'en amont du pont couvert et lorsque cette glace a cédé, elle a emporté le pont ainsi que plusieurs arbres. Aucune autre construction ne se trouvait sur le parcours de ce déluge de glace. Diverses solutions existent pour corriger ce phénomène annuel. Le creusage du lit de la rivière serait la solution idéale mais il est fort peu probable qu'elle soit autorisée par le ministère de l'Environnement. Le ministère des Transports a mentionné l'hypothèse de surélever le pont ce à quoi s'oppose la municipalité. En dernier recours, il reste la possibilité de construire un brise-glace suffisamment efficace pour contrer la poussée des glaces et capable de protéger la structure. Il est fort probable que cette solution sera retenue ou une combinaison des trois proposées.

L'attachement de la population de l'Anse-Saint-Jean envers son pont couvert nous a permis d'espérer que cette structure serait épargnée dans la mesure où elle serait encore utilisable après une telle mésaventure. A moins d'une autre catastrophe naturelle qui réduirait à néant ces espoirs, c'est ce qui se produira sous peu. Il sera de nouveau possible de franchir le pont couvert de l'Anse-Saint-Jean.

Il y a une leçon à tirer de cette histoire. Toutes structures autres que celles en bois auraient fort probablement été inutilisables après un tel dérangement. ■

Le pont couvert de l'Anse-Saint-Jean (Saguenay) est en voie de se mériter le titre du pont couvert le plus connu du Québec. La couverture de presse entourant l'incident du printemps dernier jusqu'au retour du pont à son emplacement d'origine a contribué à sensibiliser de larges secteurs de la population à l'importance qu'il y a de conserver son patrimoine et des efforts nécessaires pour qu'un tel vœu devienne réalité.

La balade du pont de l'Anse-Saint-Jean est un bel exemple de ce qu'une communauté peut réaliser quand une menace pèse sur un héritage commun.

Historique

C'est le 17 août 1928 que le maire Édouard Harvey et les conseillers s'entendent sur la nécessité de construire un pont au cœur du village. La compagnie Price, omniprésente dans la communauté, et le député Delisle sont sollicités pour la réalisation de ce projet.

Convaincu de la pertinence d'une telle entreprise, le maire Harvey accepte de financer à même ses sous les travaux en attendant la somme allouée par le gouvernement. La rumeur veut que le Québec soit passé maître de la politcaillerie lorsqu'il était question de voirie dans la province. Le pont couvert de l'Anse-Saint-Jean semble avoir été au cœur d'un débat qui a alimenté les conversations pendant un certain temps. À l'hiver de 1930, soit immédiatement après la construction du pont, certains conseillers se prononcent contre le remboursement au maire Harvey des sommes qu'il a avancées pour assurer le début des travaux. Les raisons qui motivaient ce refus demeureront obscures étant donné que le livre des minutes de la municipalité a été découpé pour la période couvrant les délibérations de février à août 1930.

Malgré ces tiraillements, le projet de pont couvert a été mené à terme sous la conduite d'Auguste Beaudet et le gouvernement provincial a affecté la somme de

deux mille soixante neuf dollars et quatre-vingt-sept sous (2 069,87 \$) à même le budget de la colonisation. Bien qu'Auguste Beaudet ait été officiellement le conducteur des travaux, c'est le nom de Laurent Bouchard qui sera retenu.

Laurent Bouchard

Né aux Éboulements en 1870, il s'amène à l'Anse-Saint-Jean pour travailler à la construction de l'église. Il est alors âgé de 18 ans. Charron de métier, très vite ses activités se diversifient et il peut ajouter les titres de charpentier-menuisier à sa carte de visite.

Bien qu'Anna Thibeault lui trouve des allures d'écureuil avec ses pommettes saillantes et son teint roux, le jeune Bouchard fait sa conquête et leur mariage est célébré dans une église en pierre toute neuve. De cette union naquirent 14 enfants. Pour loger une telle progéniture, Laurent Bouchard ne lésine pas sur les moyens. Bientôt s'élève une construction de trois étages qui pour un temps tiendra lieu d'hôtel. Cette maison sera l'une des premières au village à avoir l'électricité, vingt ans avant l'arrivée de l'électrification rurale.

La boutique de Laurent Bouchard est un lieu fréquenté. On vient y prendre livraison de ses meubles, on discute de la construction d'une goélette ou on y fait réparer sa calèche. Les voitures construites par Bouchard sont «signées», comme on disait à l'époque. Finition soignée, couleurs gaies, notre homme pratique avec enthousiasme le métier qu'il a appris à Saint-Raymond de Portneuf.

Note: L'embouchure de la rivière Saint-Jean a été le site d'un important chantier maritime. M. Laurent Bouchard y a construit quelques goélettes: l'Étoile de Mer (capitaine Joseph Boudreault), le H.A.B. (capitaine Hylas Boudreault), la Providence (capitaine Jos Boudreault).

Toutes ces activités n'empêchaient pas cet homme de relever d'autres défis. En 1929, c'est à lui qu'on fait appel pour