

Arbour, Gérald, Fernand Caron et Jean Lefrançois. *Les Ponts couverts au Québec*. [Québec], Ministère des Transports, 2005, 216 p. ISBN 2-551-19636-1

Michel L'Hébreux

Volume 5, 2007

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/019039ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/019039ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (imprimé)

1916-7350 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

L'Hébreux, M. (2007). Compte rendu de [Arbour, Gérald, Fernand Caron et Jean Lefrançois. *Les Ponts couverts au Québec*. [Québec], Ministère des Transports, 2005, 216 p. ISBN 2-551-19636-1]. *Rabaska*, 5, 138–139.
<https://doi.org/10.7202/019039ar>

(Labrie, p. 204), élevant ainsi le débat au niveau de la philosophie, voire de l'épistémologie.

BERTRAND BERGERON
Collège d'Alma

ARBOUR, GÉRALD, FERNAND CARON et JEAN LEFRANÇOIS. *Les Ponts couverts au Québec*. [Québec], Ministère des Transports, 2005, 216 p. ISBN 2-551-19636-1

Le phénomène des ponts couverts est indissociable de l'histoire du Québec. Ces derniers nous ont rendu de fiers services dans le passé, en rendant possible la colonisation du territoire en plus de meubler le paysage québécois depuis plus de deux cents ans. Pendant toutes ces années, on a compté plus de mille ponts couverts au Québec qui ont contribué au développement de notre vie économique. Pourtant, leur histoire est méconnue.

Les auteurs du livre *Les Ponts couverts au Québec* ont réalisé un travail colossal qui s'échelonne sur une trentaine d'années. Ils ont réussi à retracer l'histoire de plusieurs d'entre eux tout en nous faisant partager leur passion. Leur travail est d'autant plus méritoire qu'on retrouve peu de documents de référence disponibles en français sur le sujet. Il est vrai que l'histoire de ces ponts a débuté chez nous à l'époque où la priorité était d'assumer notre survivance. Heureusement, les Anglo-Américains ont été beaucoup plus prolifiques.

Ce très beau volume est abondamment illustré de photographies d'époque et les informations qu'on y retrouve nous replongent dans ce Québec lointain et bucolique, au moment où notre réseau routier commençait seulement à se développer. Dans ce temps-là, le pont du village n'était pas une construction anonyme, car il avait une histoire et des noms qui transpiraient de son bois. Il avait été aussi le témoin de plusieurs fêtes et rassemblements politiques. Il rappelait également de nombreux souvenirs d'événements heureux ou malheureux, et, s'il avait pu parler, il en aurait eu des choses à raconter concernant les premiers baisers échangés sous sa toiture...

L'aspect technique des ponts couverts n'est pas négligé non plus dans le volume, car on traite abondamment des méthodes de construction, de leur évolution, ainsi que des différents types de fermes qui caractérisent les ponts couverts. Par exemple, on y apprend qu'au Québec le ministère de la Colonisation a choisi au tout début du xx^e siècle le modèle des ponts rouges de fermes à treillis, imaginé par Ithiel Town du Connecticut. Ce modèle permettait une certaine facilité d'assemblage avec un nombre minimal de

piliers en rivière. C'est d'ailleurs sous le règne de ce ministère que l'on connaîtra l'âge d'or de la construction des ponts couverts.

Quelle bonne idée aussi de sortir de l'ombre des personnages comme Frederick Preston Rubidge, Joseph Bureau, Georges Barrette, Joseph-Narcisse Castonguay et quelques autres pionniers qui ont contribué au phénomène des ponts couverts. Ces concepteurs et constructeurs ingénieux et courageux ont démontré une habileté peu ordinaire et beaucoup d'originalité dans leur façon d'adapter ces ponts à notre réalité québécoise.

En 2004, il ne restait plus que quatre-vingt-huit ponts couverts au Québec et seulement soixante et onze d'entre eux demeuraient encore en service. Entre 1940 et 1980, l'intérêt à l'endroit de ces structures patrimoniales a décliné au point de perdre plusieurs beaux spécimens. Les éléments de la nature et le vandalisme y sont certes pour quelque chose dans leur disparition, mais les nouvelles exigences d'un réseau routier en constante évolution ont fait en sorte que les ponts en bois ont dû céder leur place à de nouvelles structures en ciment et en acier. Heureusement, une prise de conscience menée par les ministères des Transports et de la Culture, et aussi par une poignée de bénévoles de la Société québécoise des ponts couverts (SQPC), a permis, en 1992, au ministère des Transports du Québec d'adopter un moratoire interdisant la démolition des ponts couverts afin de préserver ce capital patrimonial.

Au cours de la décennie 1990, plusieurs centaines de milliers de dollars ont été consacrés à la rénovation et à l'entretien des ponts couverts. On constate aussi un intérêt dans la population qui va sans cesse croissant concernant ces structures qui sont en soi des œuvres d'art et de véritables bijoux de notre patrimoine routier blottis au cœur d'un paysage bucolique. D'ailleurs cinquante-six pages du volume sont consacrées à l'histoire et aux photos des plus belles perles de notre réseau qui ont été sauvegardées dans plusieurs régions du Québec. Ces ponts couverts font la fierté des communautés qui les ont préservés et restaurés, ce qui provoque un effet d'entraînement.

À la fin du volume, les quatre-vingt-huit ponts existants sont représentés en photos avec quelques-unes de leurs principales caractéristiques. Mieux encore, plusieurs cartes routières des régions du Québec les situent géographiquement, ce qui constitue un excellent incitatif pour partir faire une visite touristique à l'intérieur d'un circuit parsemé de chefs-d'œuvre du patrimoine québécois.

MICHEL L'HÉBREUX
Québec