

*Gestion patrimoniale des ponts
au ministère des Transports du Québec*

41^e Congrès annuel

Association québécoise du transport et des routes

— AQTR —

10 avril 2006

*André Gingras
Jean Lefrançois*

Résumé de la conférence

Face au vieillissement des ponts du Québec et aux besoins importants de réfection qui en découlent, il s'avère indispensable pour le ministère des Transports du Québec d'identifier adéquatement les ponts qui recèlent une valeur historique et scientifique. C'est pourquoi, le Ministère s'est donné, en 2005, une *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale* qui encadre désormais, de façon uniforme et cohérente, la protection à long terme des ouvrages du patrimoine dans toutes les unités concernées du Ministère. La communication débute par une petite chronique de la conservation des ponts au Québec depuis 1960, présente par la suite les grandes lignes de l'orientation ministérielle et conclue par l'état d'avancement de sa mise en application.

Les mots-clés sont : pont – valeur – patrimoniale – conservation – Transports

GESTION PATRIMONIALE DES PONTS AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Le Québec compte encore aujourd'hui plusieurs ouvrages d'art dits historiques, des ponts couverts mais aussi des structures métalliques, des arcs et autres types, que l'on qualifie de « ponts patrimoniaux ». Certains d'entre eux sont uniques au Québec, voire en Amérique du Nord. Beaucoup de ces ponts constituent un patrimoine plutôt étranger du public et peu connu des gestionnaires responsables de ces ouvrages. Heureusement, nous sommes à l'heure de la sauvegarde des ponts à valeur patrimoniale. Par un raccourci de l'histoire, nous présentons en première partie les jalons de cette marche vers la conservation. L'orientation ministérielle adoptée par le ministère des Transports à cet effet fera l'objet de la deuxième partie. L'état d'avancement de la mise en application de cette orientation ministérielle fera office de conclusion.

PARTIE 1

EN MARCHE VERS LA CONSERVATION

Des matériaux et de la technique pour des ponts durables

Au Québec, de 1960 à 1990, les interventions des organismes responsables des travaux publics cherchent à développer le réseau routier au moyen de ponts, que les ingénieurs souhaitent fonctionnels et durables, avec des matériaux innovants et à l'aide de techniques d'avant-garde. Ce défi de l'ingénieur moderne occupe le haut des priorités.



Avant l'érection du cantilever de Québec-Lévis, le pont Garneau s'avère l'ouvrage le plus populaire de son temps. De ses 106,7 mètres de longueur, l'ouvrage parabolique à rivets dessiné par Macquet s'affranchit de la rivière Chaudière avec la grâce des ponts européens.

Extrait de *L'Ingénieur*, été 1957, p. 15
, auteur : J.W. Michaud, 1944.

Une course contre les charges et dimensions

La lecture des rapports annuels du ministère des Travaux publics imprimés entre 1950 à 1970 nous informe de l'absence de considération pour les ponts routiers historiques dans les préoccupations quotidiennes des gestionnaires. D'autant plus que les vieux ponts, conçus pour une réalité routière dépassée, sont perçus par les communautés et les planificateurs comme des freins au progrès. On ne parle pas de patrimoine ou bien peu. Nous pouvons comprendre! Il faut écrire qu'en ces temps-là, la commande d'adapter le réseau routier à l'évolution des charges et des dimensions des véhicules paraît colossale et fait ombrage à toutes autres considérations.



Photothèque du ministère des Transports, auteur : ministère des Travaux publics du Québec, 1966.

À bout de charpente, le pont couvert Parrot à Saint-Antonin (Bas-Saint-Laurent), cède la route en 1964 à une structure Pratt en acier galvanisé.

Jusqu'ici, la recherche n'a pas permis de relever dans la documentation consultée un réel intérêt pour les ponts-routes autres que les ponts couverts. Certains ingénieurs en structures publient de temps à autres des textes sur les ouvrages de traversée les plus significatifs de l'histoire du Québec mais en se gardant de se faire les apôtres d'une sauvegarde ou d'une mise en valeur. Généralement, le ton des écrits annonce la performance technologique et les innovations. L'ère n'est pas encore à la conservation.

Extrait de *L'Ingénieur*, été 1957, p. 11.



Louis-Philippe Gravel
(1905-1959)

Dans un article qui a pour titre *Nos ponts couverts* préparé à l'intention du numéro d'automne 1959 de la revue *L'Ingénieur*, Louis-Philippe Gravel, sensible au sujet, note ceci :

« ... Nous remarquons cependant que la majorité de ceux [ponts couverts] qui subsistent [à peu près 500] ont tout au plus une cinquantaine d'années; ceux qui furent construits au siècle dernier [19^e siècle], les plus intéressants au point de vue historique, seront bientôt tous disparus. »

La première manifestation communautaire d'importance au Québec pour la survie d'un pont historique se produit en 1963 au moment où la municipalité de Fort-Coulonge s'engage par voie de résolution à démolir le pont Félix-Gabriel-Marchand, une structure en service depuis 1898. Le tollé de protestation est tel que les opposants au projet convainquent de l'utilité d'une traverse de secours advenant l'inondation du pont neuf. La résolution 84 adoptée en 1965 annule la « casse » et programme la réparation du vieux pont couvert.



Ministère des Transports du Québec,
auteur : Jean De Bellefeuille, 2005.

Le pont Félix-Gabriel-Marchand, ouvrage en bois magistral, l'un des premiers à être conservé grâce aux démarches de la communauté de Fort-Coulonge (Mansfield-et-Pontefract) en 1963-65.

Prémisse patrimoniale

Après la vague de remplacement d'ouvrages d'un autre âge au cœur de la révolution tranquille, une sensibilité patrimoniale apparaît vers 1970, telle une prémisse, au moment où la réserve des ponts couverts québécois s'appauvrit bon an mal an et compte à peine 134 spécimens, jadis dénombrés à plus d'un millier. En 1972, le Service technique de la circulation, du ministère de la Voirie, sous les auspices de l'ingénieur Claude Bélanger, que l'on prénomme « Monsieur Pont Couvert », mène un premier inventaire. Un premier classement, par ordre d'intérêt, traduit une volonté de conservation pour 53 ponts couverts.

« Les ponts couverts du Québec appartiennent au passé et ils méritent qu'on leur réserve une place de choix au même titre que nos belles maisons ancestrales, nos églises d'antan et nos vieux moulins. Quand vous visitez un pont couvert, souvenez-vous qu'il est un témoin d'un passé riche et qu'à ce titre, nous lui devons un moment d'arrêt, un regard vers le Québec d'hier. »
Citation d'un texte écrit par André Lachapelle en 1974 et tiré du dossier *Projets de publication*, Thérèse Dallaire, 12 juillet 1978.

En même temps, les auteurs Rosaire Tremblay et Thérèse Dallaire, agents de communication au ministère des Transports (*le ministère de la Voirie est intégré au ministère des Transports le 16 décembre 1969*), proposent le livre *Ponts du Québec* premier recueil mettant en perspective les grands ouvrages de traversée de la Belle province. Curieusement, le volume de près de 300 pages ne traite pas des ponts couverts malgré l'intérêt croissant qu'on leur porte.



Photographie extraite de *Les ponts couverts du Québec*, Ministère de la Voirie, 1972.

À lui seul, ce cliché du pont de Melbourne (Estrie), tiré du rapport du Service technique de la circulation, explique l'enthousiasme de Claude Bélanger envers la cause des ponts couverts du Québec. Pareille scène n'a pu qu'inspirer peintres et poètes!

En 1978, une entente interministérielle concernant la conservation et la protection des ponts couverts est conclue entre le ministre des Affaires culturelles et celui des Transports. Ce document vise la protection de 44 ponts couverts sur les 115 inventoriés à l'époque. Dans la pratique, il n'y a pas de suite. A posteriori, l'éclat de cette démarche se vérifie dans les mois qui suivent dans les correspondances du Ministère quand vient le temps d'agir sur un pont couvert : les ingénieurs en chef protègent les 44 par crainte de s'abuser.



Photothèque du ministère des Transports du Québec, auteur : inconnu, 16 juin 1941.

Construit en 1887 sur la rue Wyman à Rock Island (Estrie), ce Town simple, à toit à pente forte, figé sur la pellicule en 1941, paraît protégé et prémuni contre l'endommagement. Il disparaît en 1958.

Vraisemblablement insatisfait des inventaires dressés en 1972, le ministère des Affaires culturelles s'intéresse de plus près au phénomène des ponts couverts. Une équipe dirigée par l'historien Henri-Paul Thibault travaille à en caractériser la nature. L'on se dote d'une nomenclature de langue française relative au sujet et de fiches d'inventaire beaucoup mieux documentées. Le résultat est publié en 1981 sous la forme d'un répertoire patrimonial.

La même année, la création d'une société sans but lucratif consacrée exclusivement à la promotion des ponts couverts du Québec fera connaître cette technologie et en apprécier les particularités. Gaétan Forest et Gérald Arbour, les figures les plus connues, se font les porte-parole et défenseurs d'une culture matérielle à préserver. La masse d'information qui est ainsi colligée au cours des vingt et une années d'existence de la *Société québécoise des ponts couverts* est remarquable.



Photographie Jean Lefrançois, 2006.

Pour celui qui s'intéresse de près à la recherche et à l'écriture, il ne peut qu'applaudir à la somme des textes et des données d'inventaire publiés par les membres de la *Société québécoise des ponts couverts*. Après l'appareil photo, le guide *Les ponts rouges du Québec* s'avérera l'instrument essentiel du chasseur de ponts rouges en safari.

Entre-temps, au ministère des Transports, on s'ingénie à développer des techniques de réparation prolongeant la vie utile des ponts couverts autant que faire se peut lorsque ces bâtiments pittoresques se situent sur des chemins de campagne. L'ingénieur André Drapeau, assisté par Fernand Caron, attaché d'administration, de la Direction des structures, s'appliquent à cette tâche. Les témoins de cette période se rappellent : l'étonnant sauvetage du pont du Faubourg livré aux ballotements des glaces de la rivière Saint-Jean au printemps de 1986. Échoué sur le haut-fond, à plus d'un kilomètre, l'épave en bois, presque intacte, fut ramenée sur la terre ferme, pour être ensuite restaurée et remorquée par la route. La volonté de conservation manifestée par la communauté de L'Anse-Saint-Jean a fait ici le nécessaire pour rétablir le pont couvert baladeur sur son site.

Pour sa part, l'ingénieur Robert Desrosiers, curieux et friand d'histoire, s'emploie à faire découvrir sa chronique des ponts du Québec dans un traité intitulé *Histoire des ponts du Québec*. L'ouvrage de 25 pages a le mérite d'aborder, pour la toute première fois et de façon assez complète, l'évolution des technologies à travers l'usage des matériaux les plus courants dans la réalisation d'un pont, c'est-à-dire, le bois, l'acier, le béton armé et le béton précontraint. Une conférence sur le sujet en est tirée.



Ministère des Transports du Québec,
auteur : Fernand Caron, 9 avril 1986.

Soulevé et désarçonné par les glaces charriées par la puissance de la rivière Saint-Jean, le voyage du pont flottant prend fin inopinément sur le haut-fond. Les spécialistes du ministère des Transports récupèrent la travée et rétablissent le pont vedette du billet canadien de 1000 \$ sur ses unités de fondation.

Un pas déterminant

Malgré toute cette effervescence, ce n'est qu'au début des années 90 que la cause prend un tournant au moment où le ministère des Transports s'impose un « moratoire » sur la démolition des ponts couverts. Au cours de travaux s'étalant sur les calendriers 1992 à 1994, les ministères de la Culture et des Communications, du Tourisme et celui des Transports réfléchissent ensemble à des plans de conservation. Simultanément, Henri-Paul Thibault relance son inventaire des ponts couverts et retourne sur les sites pour mesurer l'évolution des dossiers. Le rapport *LES PONTS COUVERTS DU QUÉBEC - Proposition d'une approche gouvernementale*, publié en mai 1994, énonce 13 recommandations. Les membres de ce comité interministériel s'inquiètent du sort réservé aux ponts couverts :

« ... la menace de démolition de quelques ponts dans plusieurs régions du Québec a ravivé l'intérêt de groupes de citoyens pour la conservation des ponts couverts qui subsistent. [...] Notons qu'il fut convenu dès le départ par les autorités du ministère des Transports, suite à une suggestion du Comité, d'imposer un moratoire sur toute démolition d'un pont couvert, ... »

La question des autres types de ponts n'est pas à l'agenda. De l'ensemble des travaux réalisés par ce groupe multidisciplinaire, se dégage une méthode préliminaire d'évaluation patrimoniale adaptée pour les ponts couverts du Québec.

Entraîné par la percée d'un nouveau média surclassant tout ce qui existait auparavant, le ministère des Transports met en ligne sur son portail Web, dès 1997, un site consacré aux ponts couverts québécois. On peut encore y lire ceci de l'auteur des textes, Fernand Caron :

« C'est dans cette perspective [la menace de démolition] qu'une mise à jour de l'inventaire ainsi qu'une inspection des ponts couverts ont été entreprises par le ministère des Transports. L'inspection avait pour objectifs de déterminer l'état de chaque pont, d'en évaluer l'intérêt sur le plan touristique et d'assurer l'entretien nécessaire à la sécurité. »

En route vers la gestion des ponts à valeur patrimoniale

Au début des années 2000, un réveil se profile. À la veille de démanteler un pont à Très-Saint-Sacrement (Montérégie), qui avait été jugé non fonctionnel, et en raison de la construction d'un pont neuf à proximité, l'article *Les ponts Macquet des ouvrages de grande classe pourtant méconnus* traitant des premiers ponts rivetés en Amérique du Nord permet au ministère des Transports d'en saisir toute la qualité. Il s'agit du pont Turcot, structure inscrite parmi les six derniers spécimens conçus entre 1887 et 1892 par l'ingénieur belge Gérard Macquet. À lui seul, cet événement démontrait l'urgence de disposer d'une méthode d'évaluation permettant d'identifier avec exactitude les ouvrages du patrimoine historique et scientifique au Québec.

Tel qu'il a été exposé, le ministère des Transports du Québec ne disposait d'aucune méthode lui permettant de caractériser les vieux ponts en vue d'en dégager le caractère patrimonial. Il s'en remettait au meilleur de la connaissance de l'un et de l'autre pour mesurer ses interventions sur les ouvrages historiques et souvent au gré des pressions exercées par le milieu.



Collection Gaétan Forest, 1983.

Le pont Turcot dans sa facture de 1983. Un concept européen au cœur d'une ingénierie marquée par la pratique nord-américaine. Une poutre parabolique venue tout droit de l'expertise de Gérard Macquet en mission au département provincial des Travaux Publics.

Afin d'exercer une gestion avertie de ce capital patrimonial et d'éviter l'altération ou la disparition de beaux spécimens dans l'histoire et des techniques des ponts québécois, le ministère des Transports du Québec a élaboré en 2002 un outil d'évaluation lui permettant de déterminer objectivement l'indice patrimonial d'un pont (IPS). Depuis, le Ministère prépare une évaluation patrimoniale lorsqu'il entend intervenir sur un ouvrage présentant les caractéristiques d'un pont à valeur patrimoniale.

Une Orientation ministérielle pour le ministère des Transports

En s'appuyant sur sa méthode d'évaluation patrimoniale, le Ministère se donnait en octobre 2005 une orientation ministérielle portant sur l'identification et la conservation des ponts à valeur patrimoniale, instrument administratif nécessaire pour aiguiller une procédure uniforme de préservation à l'intérieur de son organisation. Dans la partie 2, nous verrons les objectifs et les mesures d'application contenus dans cette orientation.

« En se donnant une orientation ministérielle portant sur l'identification et la conservation des ponts à valeur patrimoniale, le Ministère se dote des outils nécessaires à la préservation de ces témoins de l'essor économique des régions du Québec. Nous souhaitons ainsi mieux faire connaître ces ouvrages et leurs bâtisseurs dont les réalisations servent toujours les voyageurs, les citoyens. » Citation de la sous-ministre adjointe, Anne-Marie Leclerc, Direction générale des infrastructures et des technologies, ministère des Transports du Québec, *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale*, 2005, p.3.



Collection Jean Lefrançois, juillet 2000.

Indice patrimonial d'une structure (IPS) de 66 : Pont de fer, type Baltimore érigé en 1908 par la Phoenix Bridge sur la route 276 à Saint-Joseph (Chaudière-Appalaches).

PARTIE 2

ORIENTATION MINISTÉRIELLE SUR L'IDENTIFICATION ET LA GESTION DES PONTS À VALEUR PATRIMONIALE

En tant que chef de file des grands travaux routiers et successeur des anciens ministères des Travaux publics et de la Voirie, le ministère des Transports adopte la présente orientation ministérielle qui se veut une démarche avant-gardiste et responsable en matière de conservation des ponts à valeur patrimoniale au Québec. Les mesures d'application qui y sont contenues harmonisent et encadrent l'action du Ministère dans son rôle de gestionnaire routier, lequel contribue, selon ses moyens, à la protection à long terme des ouvrages d'art québécois.

Cette orientation ministérielle vise la conservation des ponts du patrimoine historique et scientifique au Québec. Elle prévoit, à l'aide de mesures concrètes, établir la valeur patrimoniale des ponts, soutenir les gestionnaires et les concepteurs dans la planification des travaux et collaborer avec les partenaires à leur mise en valeur (promotion).

La volonté du Ministère de rendre la préoccupation patrimoniale incontournable s'articule donc autour de trois grandes orientations :

- Identifier les ponts à valeur patrimoniale;
- Conserver les ponts à valeur patrimoniale;
- Collaborer à la mise en valeur des ponts à valeur patrimoniale.



IPS de 89 : Pont arc Maillart, enjambant la rivière Chaudière depuis 1965 sur l'autoroute 20 à Lévis (Chaudière-Appalaches).

Source : Photothèque du ministère des Transports
du Québec,
auteur : Denis Béchar, 2004.

Identifier les ponts à valeur patrimoniale

La méconnaissance de la valeur patrimoniale des ponts a entraîné par le passé la démolition ou l'altération de spécimens significatifs et, dans d'autres cas, la sauvegarde de spécimens ne possédant pas de valeur significative. De plus, l'absence d'un inventaire complet et la méconnaissance de la valeur patrimoniale des ponts peuvent occasionner des délais indus dans la planification ou pendant les travaux. La connaissance de la valeur patrimoniale des ponts et l'élaboration d'un inventaire complet facilite la planification des travaux et favorise la mise en place d'une stratégie durable pour leur conservation et leur mise en valeur.

Tel que nous l'avons vu dans la partie 1, pour évaluer la valeur patrimoniale et constituer un inventaire complet de ces ponts, une grille d'évaluation a été développée par le ministère des Transports en 2002. Cette méthode d'évaluation patrimoniale a été présentée et a reçu l'aval du ministère de la Culture et des Communications du Québec.

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

Cet indice patrimonial permet de faire ressortir les ponts représentant un certain intérêt de conservation. Plusieurs évaluations patrimoniales de pont ont été réalisées afin de mettre à l'épreuve la grille d'évaluation et de déterminer à partir de quelle valeur l'indice patrimonial calculé représente un intérêt suffisant pour influencer les choix d'intervention. L'analyse empirique a permis de déterminer trois classes d'indices qui qualifient les ponts évalués. Un indice patrimonial des structures peut être qualifié dans l'une des trois classes d'indices suivantes :

- **Élevé** : lorsque la valeur de l'IPS est de 60 et plus;
- **Moyen** : lorsque la valeur de l'IPS est de 40 à 59;
- **Faible** : lorsque la valeur de l'IPS est de moins de 40.

Les interventions de conservation porteront principalement sur les ponts dont l'indice patrimonial est élevé. Une fois calculé, l'indice est consigné dans un répertoire prévu à cet effet et la documentation justificative s'ajoute au dossier de chaque pont.

Dorénavant, l'indice patrimonial des structures est un indicateur de gestion au même titre que l'indice d'état ou l'indice de fonctionnalité attribués à un pont et qui sont déjà utilisés au Ministère.



Source : Collection Jean Lefrançois, 2000.

IPS de 95 : Pont Tessier sur la rivière Sainte-Anne à Saint-Raymond, type Schwedler datant de 1889.

Conserver les ponts à valeur patrimoniale

Les ponts à valeur patrimoniale, différents par leurs matériaux et leurs technologies, sont voués à la disparition si les interventions qui y sont pratiquées ne sont pas adaptées ou si leur entretien fait défaut.

Pour assurer la conservation des ponts à valeur patrimoniale, l'indice patrimonial des structures doit être pris en compte avant la planification de tous travaux à y être effectués.

Les choix d'intervention pour la préservation, la réhabilitation et la restauration d'un pont vont dépendre de la valeur de l'indice patrimonial obtenue. Les interventions recommandées en fonction de la valeur de l'indice patrimonial sont présentées dans le tableau suivant :

Indice patrimonial d'une structure (IPS)	Interventions de conservation
50 et plus ¹	Préservation
60 à 79	Réhabilitation
80 et plus	Restauration

Les activités de **préservation** consistent à protéger et à entretenir un pont à valeur patrimoniale afin d'en retarder la détérioration et d'en empêcher l'altération. Elles sont souvent des activités simples et régulières, qui n'apportent aucune modification à la structure. Un programme de préservation est élaboré pour chaque pont dont l'indice patrimonial est de 60 ou plus et déposé dans le dossier du pont, sur lequel un suivi sera effectué.

¹ Pour les ponts dont l'indice patrimonial est situé entre 50 et 59, les activités de préservation sont à appliquer seulement lorsque la valeur de l'indice est appelée à franchir la classe élevée avec les années. Ce pourrait être le cas par exemple de certains ponts de sous-type pony-Warren qui ne se qualifie pas actuellement à cause de leur nombre relativement élevé.

Les activités de **réhabilitation** consistent à réparer les dommages et les désordres importants, à modifier ou à faire des ajouts à un pont de manière compatible avec sa valeur patrimoniale. Le but de la réhabilitation d'un pont est de protéger ses caractéristiques patrimoniales tout en maintenant sa fonctionnalité du moment. Par exemple, la réhabilitation prône la réparation des pièces avant de considérer leur remplacement. Le choix d'une intervention de réhabilitation appropriée est fait à la suite de recommandations de la Direction des structures du Ministère étant donné l'expertise qu'elle requiert.

Les activités de **restauration** consistent à redonner à un pont à valeur patrimoniale son aspect d'origine. La restauration est l'activité de conservation la plus exigeante et elle est réservée pour les ponts qui ont un indice patrimonial très élevé (IPS de 80 et plus). La restauration permet l'enlèvement ou la modification d'éléments visuellement dérangeants qui ne correspondent pas à la période d'origine, dans la mesure où cela ne compromet pas la sécurité publique. Une étude approfondie des caractéristiques patrimoniales est requise. La complexité de la tâche fait en sorte que le choix d'intervention appropriée est pris à la suite d'une recommandation de la Direction des structures du Ministère.



Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec.

Pont Clark, type parabolique Macquet restauré en 2001, installé par le Dominion Bridge en 1892 sur la Rivière Jacques-Cartier dans la municipalité de Saint-Gabriel-de-Valcartier (Capitale-Nationale).

Six principes de conservation ont été élaborés pour baliser la conservation des ponts à valeur patrimoniale au Québec; toute intervention de conservation doit donc les respecter.

Le maintien en service implique que les travaux de réfection d'un pont sont favorisés au dépend d'un doublement ou d'une reconstruction. Le maintien en service contribue à la sauvegarde d'un pont car le choix du recyclage de l'usage d'un pont, qui sert au transport routier, est plus restreint que celui d'un autre type de bâtiment. Ce principe implique parfois la tolérance sur le réseau routier de la fonctionnalité routière limitée d'un tel pont, ce qui est à contre-courant des pratiques habituelles.

Le maintien de l'authenticité (caractéristiques structurales et architecturales d'origine et artéfacts) d'un pont à valeur patrimoniale doit être assuré au cours des interventions de préservation, de réhabilitation et de restauration. Les artéfacts, éléments d'un pont à valeur patrimoniale qui démontrent le savoir-faire d'artisans, d'ouvriers ou de techniques d'ingénieurs

d'hier doivent être sauvegardés. En vertu de ce principe, la réparation d'un élément caractéristique est toujours privilégiée au remplacement surtout lorsque cette intervention en affecte l'esthétique.

Le maintien dans son milieu d'un pont à valeur patrimoniale implique que son déménagement ne peut être envisagé qu'en dernier recours. À l'instar des bâtiments patrimoniaux, la valeur patrimoniale d'un pont est intimement liée à son milieu, à sa rivière. L'en dissocier contribue à diminuer irrémédiablement sa valeur. De plus, dans le cas de doublement d'un pont, ce principe favorise l'intégration harmonieuse du nouvel ouvrage à l'écart de l'aire du pont à valeur patrimoniale afin de ne pas empiéter sur l'espace paysage de l'objet patrimonial.

L'exclusion de la construction de réplique d'un pont selon les plans d'origine est un principe qui peut être invoquée lorsque plus de 60 % du système structural d'un pont patrimonial est dans un état tel qu'il doit être remplacé. La démolition d'un pont à valeur patrimoniale ne peut survenir qu'après une ou plusieurs rencontres d'information avec le milieu.

L'utilisation des techniques et des méthodes contemporaines est acceptable pour la réalisation des travaux lorsqu'elles respectent les caractéristiques traduisant le savoir-faire d'hier.

L'utilisation des matériaux d'origine ou, à défaut, des équivalents visuels est également un principe recommandé. L'utilisation de matériau substitut est possible en autant qu'il respecte le volume et la géométrie, qu'il soit de la même couleur et qu'il imite la texture d'époque.

S'ajoutent à ces principes, deux mesures qu'entend appliquer le Ministère pour encadrer les cas où le doublement ou la démolition d'un pont à valeur patrimoniale est inévitable, soit :

- Dans le cas d'un projet de **doublement** d'un pont à valeur patrimoniale, les coûts du maintien en état du vieux pont doivent être inclus dans l'estimation du coût du projet de construction du pont neuf.
- Lorsque la **démolition** d'un pont est incontournable, la valeur patrimoniale et ce qui la caractérise doit être documentée de façon à conserver le patrimoine sans la survie de l'objet. Certains artefacts peuvent être prélevés et être remis aux organismes de conservation du patrimoine.

Collaborer à la mise en valeur des ponts à valeur patrimoniale

La mise en valeur de certains ponts à valeur patrimoniale peut représenter un défi compte tenu de leur éloignement des axes routiers ou d'une faible volonté du milieu. Les interventions du Ministère dans ce domaine doivent être sélectives et s'inscrire en complémentarité avec les initiatives du milieu et des promoteurs.

En collaboration avec ses partenaires, autres ministères et organismes, le ministère des Transports fait connaître la valeur patrimoniale et participe à la promotion des ponts à indice patrimonial élevé dans les limites de ses programmes, de manière à ce qu'ils s'insèrent dans le quotidien et au cœur de l'offre de produits touristiques. Les échanges avec les partenaires permettent de partager le savoir-faire acquis par le Ministère dans ce domaine.

Les produits et services ainsi que les activités du Ministère pouvant contribuer à l'appropriation et à l'éveil du grand public au patrimoine des ponts sont :

- Diffusion aux partenaires des évaluations patrimoniales, de la méthode d'évaluation et l'Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale;
- Ajout des ponts à valeur patrimoniale sur la carte routière;
- Conférences, livres, expositions, etc.;
- Élaboration de sites Internet.



Source : Photothèque du ministère des Transports du Québec, auteur inconnu, 1959.

IPS de 66 : Pont Bergeron, type arc à tympan rigide construit en 1931 sur la route 132 à Grand-Métis (Bas-Saint-Laurent).

Conclusion

Un plan de mise en œuvre de l'Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale a été élaboré et transmis en octobre 2005 aux unités concernées du ministère des Transports du Québec. Ce plan reprend succinctement les grandes balises énoncées dans l'orientation ministérielle. Il prévoit également les échéanciers pour l'identification des ponts à valeur patrimoniale, décrit les responsabilités incombant aux différentes unités du Ministère et les étapes à suivre pour atteindre les grands objectifs poursuivis.

La campagne d'identification des ponts à valeur patrimoniale suit son cours. La gestion de ces ponts se poursuit et est faite à la lumière de l'orientation ministérielle. Des projets de conservation sont actuellement étudiés par les experts des ponts à valeur patrimoniale et par les concepteurs au Ministère. Bref, la conservation des ponts présentant une valeur patrimoniale significative est dorénavant une préoccupation incontournable au ministère des Transports du Québec.

Bibliographie

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL SUR LES PONTS COUVERTS, *Les ponts couverts du Québec – Proposition d'une approche gouvernementale*, ministère de la Culture et des Communications, ministère du Tourisme et ministère des Transports, septembre 1994.

THIBAUT Henri-Paul, *Rapport préliminaire sur les ponts couverts du Québec*, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, Service des études et expertises, Québec, juin 1981.

THIBAUT Henri-Paul, *Les ponts couverts du Québec*, ministère de la Culture, Direction générale du patrimoine, Direction des biens culturels, Québec, juin 1993.

ARBOUR Gérald, *Les ponts rouges du Québec*, Société québécoise des ponts couverts, 1999.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, ARBOUR Gérald, CARON Fernand, LEFRANÇOIS Jean, *Les ponts couverts au Québec*, Québec, Les Publications du Québec, 2005.

ARBOUR Gérald, *Les ponts couverts du Québec, d'hier à aujourd'hui*, Longueuil, Arbour & Forest, 2003, liste informatique version 8g.

DESROSIERS Robert, *L'histoire des ponts du Québec*, ministère des Transports du Québec, avril 2001, 29 pages.

DIRECTION DES STRUCTURES, *Grille et guide de la grille d'évaluation*, ministère des Transports du Québec du Québec, novembre 2002, 44 pages.

SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES PONTS COUVERTS, *Le Pont'âge*, Bulletin trimestriel publié de 1981-2002, Longueuil.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale*, ministère des Transports du Québec, Québec, 2005, 30 pages.

LEFRANÇOIS Jean, *Les ponts Macquet – Des ouvrages de grande classe pourtant méconnus*, L'Équipe – Journal du ministère des Transports du Québec, juin 2000, page 3.

MINISTÈRE DE LA VOIRIE, *Les ponts couverts du Québec*, Service technique de la circulation - Division des aménagements connexes, 1973.

GRAVEL Louis-Philippe, *Nos ponts couverts*, Revue L'Ingénieur, automne 1969, p.33-35,