



Pont ferroviaire au-dessus de la rivière Cascapédia, avec ses nombreux chevalets de bois (« trestles »), vers 1890-1900. On y remarque le passage sous les rails pour les voitures à cheval, puis les automobiles.

Musée de la rivière Cascapédia

## **DES PONTS MARQUÉS D'HISTOIRES**

Anne Bernard  
Muséologue

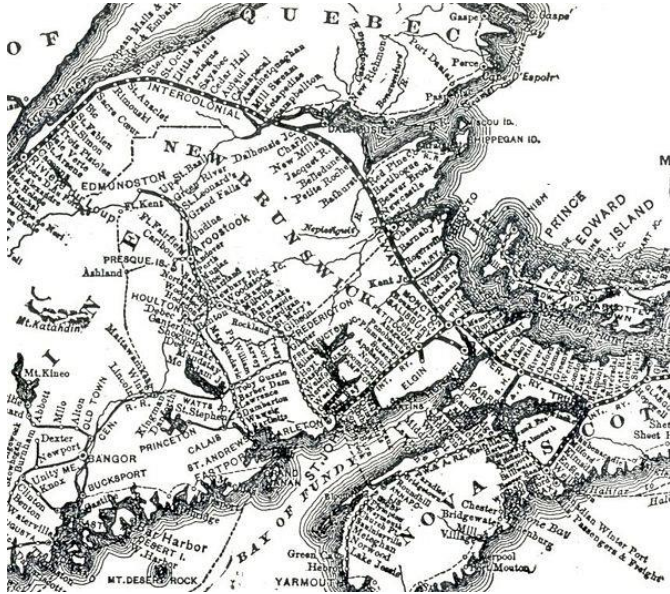
Jean Pierre Bernard  
Chroniqueur historique, résident de Barachois

Il y a de ces ponts dont la construction fait couler beaucoup d'encre. Certains à cause de leur coût, d'autres par l'audace de leur architecture. En Gaspésie, au 19<sup>e</sup> siècle, un pont fait partie de l'histoire d'un scandale qui a coûté le siège de l'un de nos célèbres premiers ministres, Honoré Mercier.

### **Une victime de la nature**

Nous sommes le 7 décembre 2020. Un article de Radio-Canada annonce la mort des deux ponts ferroviaires de Saint-Jules-Cascapédia construits à la fin du 19<sup>e</sup> siècle (entre 1891 et 1893, section K selon les plans initiaux), victimes des soubresauts de dame nature et du réchauffement climatique. Des ponts inscrits dans la mémoire collective, non seulement comme lieu de pêche et de baignade exceptionnel, mais aussi dans celle de la Gaspésie, constituant le ferment du plus grand scandale de la fin de ce siècle, celui du

chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs. Deux ponts qui, pendant près de 150 ans, sont le lien entre deux communautés interdépendantes et interculturelles, signe de la cohabitation entre francophones et anglophones, celles de Cascapédia et de Saint-Jules. Avec la restauration du chemin de fer, il faut se souvenir de cette époque.



Carte de l'Intercolonial RR 1876.

[Wikimedia Commons](#)

Le chemin de fer Intercolonial du Canada, également connu sous l'appellation du ICR (Intercolonial Railway), est un chemin de fer canadien reliant le centre du Canada avec les provinces de l'Atlantique post-confédération. Il fonctionne de 1872 à 1918, au moment où il devient une partie des chemins de fer nationaux du Canada (Canadien National co.). Comme le chemin de fer est entièrement détenu et contrôlé par le gouvernement fédéral, l'Intercolonial est également l'une des premières sociétés d'État du Canada.

La section qui nous intéresse, connue sous le nom de « route de la baie des Chaleurs », est arpentée dans les années 1840 par le major William Robinson, membre des Royal Engineers. Cette partie du chemin de fer va de l'Est du Canada vers Moncton appelé « The Bend », en passant par Newcastle, sur la rivière Miramichi, Bathurst ainsi que Campbellton. Elle aurait traversé la péninsule gaspésienne en empruntant le chemin Kempt de la vallée de la rivière Matapédia, avant de remonter la vallée du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Rivière-du-Loup. La construction ferroviaire s'est étendue de 1874 à 1876 avec des défis reliés aux hivers enneigés de la rivière Matapédia et la traversée de la rivière Miramichi. Pour se conformer aux rails du continent nord-américain, l'Intercolonial est construit avec un empattement de 5 pieds 6 pouces (1 680 mm), empattement standard et semblable à celui du Grand Tronc qui relie le centre du pays avec l'Ouest canadien.

Dans ce contexte du milieu des années 1800, le boum ferroviaire pousse les ingénieurs à construire des chemins de fer impressionnants et audacieux qui seront typiques de cette période. Alors que le ciment et la pierre sont des matériaux de choix en Europe, les majestueux ponts de bois sont la norme en Amérique du Nord. Malgré les limites, les avantages économiques de la construction à base de bois s'avèrent irrésistibles. Les compagnies de chemins de fer construisent fréquemment des chevalets de bois (« trestles » en anglais) pour combler les lacunes et surmonter le défi de la construction

rapide et peu coûteuse, sans une main-d'œuvre hautement qualifiée, permettant d'engager des Gaspésiens sur place.

Dans cet environnement frénétique, les chemins de fer surmontent de petits ravins avec de simples chevalets, tout en érigeant de grands tréteaux aux croisements multiples pour traverser des ravins importants et des terrains escarpés. La seule excuse pour un pont en bois, c'est son économie de ressources moins chères comparativement à une autre forme de construction. Cependant, il est moins durable que l'acier ou la maçonnerie. Il ne peut pas être construit dans une portée aussi



Gare de Cascapédia, vers 1940.

Canadian National Railways

longue que l'acier. Il est aussi le moins résistant au feu de tout type de construction. Comme le bois se trouve généralement en abondance dans les localités gaspésiennes et se retrouve facilement sur le tracé du chemin de fer nouvellement déboisé, l'économie est toutefois réelle pour la compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

Pour ces raisons économiques, la construction ferroviaire constituée de tréteaux de pieux simples se poursuit à un rythme important à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et durant la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Jusqu'au milieu des années 1950, plusieurs milliers de chevalets en bois sont encore en service sur les chemins de fer nord-américains. On estime une durée de vie de 20 à 30 ans pour le bois local non traité, avec en contrepartie des éléments du pont qui deviennent défectueux et doivent être remplacés. Le remplacement de toute la structure est souvent plus économique et de nombreux chevalets en bois sont remplacés par d'autres types de ponts ou remplis pour créer des remblais pour soutenir la structure de la voie. Le plus bel exemple de ce type de remblai est celui du pont de Barachois dont des éléments des chevalets se retrouvent enfouis sous le remblai.



## La construction d'un pont de bois : l'exemple de l'Alaska



Construction d'un pont de bois.

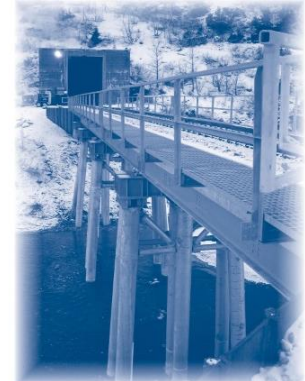
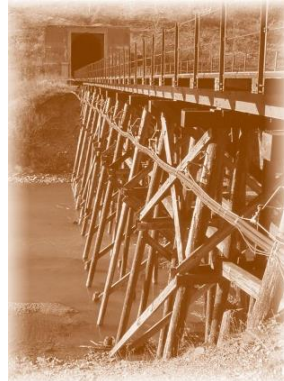


Tracé du chemin de fer Alaska Railroad Corporation.

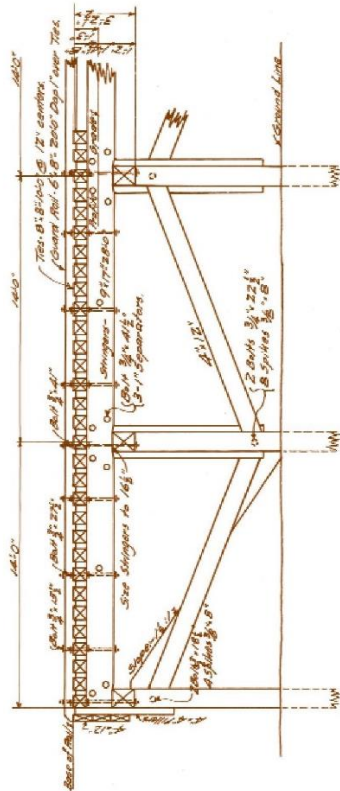


La reconstruction d'un pont de bois, 1919.

Alaska Railroad Corporation

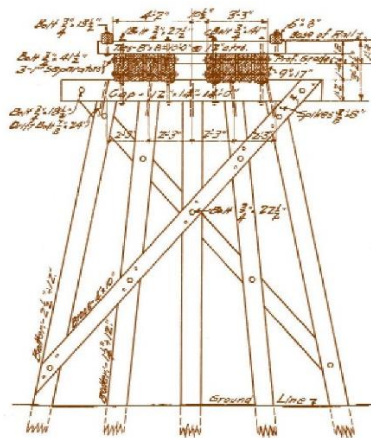


Restauration d'un pont entre le début du 20<sup>e</sup> siècle et 2006.



**TYPICAL SIDE ELEVATION OF TRESTLE HEIGHTS 10FT OR CAP TO GROUND 10FT OR LESS.**  
*Note: - All piles to be sized to 12" at intersections of braces. All longitudinal braces to be on track piles.*

DEPARTMENT OF THE INTERIOR  
 ALASKAN ENGINEERING COMMISSION  
 STANDARD PILE TRESTLE.  
 SIDE ELEVATION HEIGHTS 10FT OR LESS.  
 Scale - 3/4" = 1'-0"  
 Ship Creek, Alaska April, 1916  
 Chairman



BILL OF MATERIAL - ONE BENT SANDY BEACHED			
1	Cap	41'0"	196
2	Beams	41'0"	176
3	Chill Beams	28" x 24"	24
10	Bolts	3/4"	22
1	"	3/4"	4
24	Roof Spikes	3/4"	5
22	Washers for 3/4" bolts	3/4"	22
ADDITIONAL FOR TWO RUMMERS			
3	Planks	41'2"	120
2	"	41'2"	128
2	"	41'2"	160
2	"	41'2"	192
2	"	41'2"	208
16.5	Roof Spikes	3/4"	5.5
BILL OF MATERIAL - ONE SANDY CREST (No Long Braces)			
24	Truss	41'0"	187
1	Guard Rail	61'8"	120
10	Bolts	3/4"	22
4	"	3/4"	2.3
6	"	3/4"	2.2
8	"	3/4"	2.0
20	Separators	3/4"	3.9
58	Cap Washers for 3/4" bolts	3/4"	56
ADDITIONAL CREST MATERIAL FOR EACH TRESTLE			
2	Bolts	3/4"	5
4	"	3/4"	2.3
12	Cap Washers for 3/4" bolts	3/4"	12

**TYPICAL ELEVATION INTERMEDIATE BENT.**

*Note: - All piles in each bent to be driven by snugging pile driver leads and center lines of piles to meet at a point 20-25" above top of cap. Trestle bents below 70' in height from ground to top of cap need neither transverse nor longitudinal bracing. Between 70' and 120' only transverse bracing, and above 120' both transverse and longitudinal bracing. Ziegler's E-50.*

DEPARTMENT OF THE INTERIOR  
 ALASKAN ENGINEERING COMMISSION  
 STANDARD PILE TRESTLE.  
 INTERMEDIATE BENT.  
 Scale - 3/4" = 1'-0"  
 Ship Creek, Alaska April, 1916  
 Chairman

Ingénierie de la Commission du génie de l'Alaska en 1915 comprenant les dessins pour un pont à chevalets à pieux standard.

### Les « Bouts-de-Ligne »

Les habitants de Maria sont surnommés collectivement les « Bouts-de-Ligne ». Cette appellation démontre comment la construction du chemin de fer est difficile en Gaspésie, sa construction est interrompue par une grève des employés non payés et la faillite de la compagnie. Pendant quelques années le chemin de fer ne va pas plus loin que Maria, d'où l'expression « le bout de la ligne ».

« Lors de la reprise des travaux et afin de toucher une subvention pour permettre la continuité de sa construction, le contrat stipulait que la locomotive devait être à New Carlisle avant le 1<sup>er</sup> décembre 1896. Les entrepreneurs, sachant que la construction du chemin de fer ne pourrait être achevée, décident d'utiliser les ressources naturelles dans le but d'arriver à leurs fins. On construit un bout de ligne de la voie ferrée principale jusqu'à la mer. De là, la locomotive bien installée sur un chaland et après une dure traversée de la baie des Chaleurs, on réussit à livrer la précieuse cargaison avant la date promise. Ce bout de ligne improvisé est demeuré plusieurs mois en plein centre du village de Maria, ce qui renforçait le sobriquet « bout de ligne ». On raconte même que les gens, pour se situer, disaient qu'ils demeuraient soit à l'est soit à l'ouest du bout de ligne. »<sup>1</sup>

### Un autre pont de discorde

Après la conclusion du scandale de la baie des Chaleurs qui emporte le gouvernement d'Honoré Mercier et la poursuite de la construction du chemin de fer jusqu'à Gaspé, un autre pont remue les esprits, mais pour d'autres raisons.

Avec la construction du pont ferroviaire sur le barchois de Saint-Pierre-de-Malbaie (aujourd'hui Barchois), entre 1908 et 1910, est attachée une histoire qui pourrait relever de la légende urbaine. Cette histoire est celle du caisson central du pont. Il s'agit d'une version non documentée, issue de la tradition orale. Lorsque les pêcheurs de Barchois voient que le pilier du pont va bloquer le chenal pour sortir vers la Baie-des-Molues (appellation de Samuel de Champlain vers 1604), ils s'organisent avec les moyens du bord (force humaine et animale fort probablement) pour déplacer le caisson qui doit accueillir le ciment du pilier. Le lendemain, les constructeurs du pont se retrouvent devant le fait accompli. Ils tentent de trouver un coupable, mais un seul d'entre eux s'identifie comme responsable, un certain M. Girard, qui reçoit une amende de 5 \$ (forte somme pour l'époque). M. Girard paie l'amende, mais l'histoire dit qu'il l'a payée avec des contributions de ses collègues qui ont, avec lui, effectué le déplacement nocturne de la structure métallique.



Carte postale de Barchois avec son pont, vers 1920.

Canadien National



La compagnie ne prend pas de risque avec le second pilier, libérant le chenal à la navigation intérieure, mais elle construit quand même le pont quelques mètres plus bas, forçant ainsi les pêcheurs à amputer leurs mâts en conséquence. Il y a alors une flotte de bateaux avec des spécifications « havre de Barachois ». Il s'agit probablement du dernier obstacle à la saga du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, chemin de fer qui sera complété à l'automne de 1911 avec l'arrivée d'un premier train à Gaspé et propriété de trois compagnies de chemin de fer jusqu'en 1929.

### **Conclusion**

Avec le développement ultrarapide des chemins de fer au 20<sup>e</sup> siècle, cette situation pousse plusieurs entreprises au bord de la faillite. Le gouvernement fédéral les nationalise et crée le Canadien National (CN). Par une série d'actions, de 1916 à 1923, le gouvernement fédéral prend le contrôle du Grand Tronc (Canadien Pacifique), le fusionne avec l'Intercolonial et le National transcontinental, qui sont déjà nationalisés, et crée la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, couramment appelée le Canadien National. La construction des ponts de fer, plus durables et plus résistants aux incendies, commence alors son âge d'or.

Avec la disparition des ponts de la Grande Cascapédia, on tourne une page d'histoire des chevalets incorporant des tréteaux de bois, parfois avec des éléments d'acier. Ces ponts ferroviaires, monuments uniques du paysage canadien, ne doivent maintenant leur longévité qu'à l'implication de citoyens, souvent ingénieurs retraités, véritables conservateurs du patrimoine qui travaillent avec tous les ordres de gouvernement pour préserver ces structures, si essentielles aux sentiers linéaires de randonnée que les chemins de fer abandonnés offrent. Un bel exemple de restauration et conservation est celui du pont Kinsol trestle en Colombie-Britannique, fermé en 1999 et restauré par la suite pour accommoder les marcheurs.



Le pont Kinsol trestle en Colombie-Britannique, 1958.

Photo : Dave Wilkie



Le pont est fermé en 1999.



La reconstruction du pont historique, 2010.



Le pont Kinsol trestle, 2012.

Photos : Ministère des Transports de la Colombie-Britannique

Ou, dans un exemple plus près d'ici, le parc linéaire interprovincial Petit Témis qui relie Rivière-du-Loup (Québec) à Edmundston (Nouveau-Brunswick). Aménagée sur une ancienne emprise ferroviaire, la portion de Témiscouata-sur-le-Lac et Dégelis offre de magnifiques paysages le long du lac Témiscouata avec les fameux « trestles », moins spectaculaires, mais tous aussi authentiques.



Les chevalets de La Tuque.

Fonds Gaétan Gagnon



Les chevalets de Cap-Rouge.

Wikipédia

Au Québec, de nombreux chevalets existent encore de nos jours, surtout en métal, dont certains spectaculaires, comme celui de la rivière du Milieu à 40 km au sud de La Tuque. Selon des documents de Via Rail, c'est la plus haute structure de ce type au Québec avec 60 mètres (environ 197 pieds); sa longueur est de 121 mètres (397 pieds). Sa construction remonte à 1907. On retrouve également le « Tracel », pont de fer construit en 1907-1908 selon les plans de Gustave Eiffel et inspiré par les chevalets de bois du 19<sup>e</sup> siècle, en banlieue de Québec. Connu de tous, le chevalet de Cap-Rouge s'étend sur 1,1 km (environ 3 335 pieds), avec une moyenne de 53 mètres (172 pieds) au-dessus du sol.



Et finalement, un travail d'archéologue pourrait probablement mettre à jour les traces de l'un des derniers vestiges des chevalets du chemin de fer de la baie des Chaleurs qui apparaissent clairement sur les photos d'époque. Celui aux approches du pont de Barachois est enfoui sous les tonnes de pierres qui y ont été versées suivant sa construction au début du 19<sup>e</sup> siècle et est percé sous sa structure afin de permettre aux pêcheurs d'accéder à la plage à partir de l'estuaire de la rivière.

#### Note

1. Bout-de-Ligne de Maria :

<http://www.mariaquebec.com/boutdeligne/fhtm/fevent.html>