

Les ponts de bois en milieu forestier au Québec

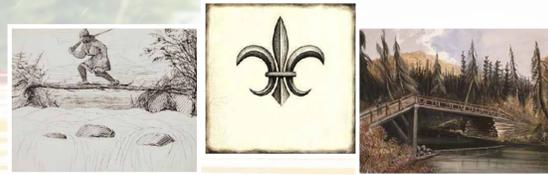
De tout temps et en tous lieux, deux principaux types de ponts de grandes dimensions furent construits, soit le pont à poutres et le pont en arc. Le pont à poutres est muni d'une pièce porteuse ou d'un ensemble de pièces porteuses que sont des poutres droites. La presque totalité des ponts en bois au Québec furent construits ainsi et certains, encore en fonction aujourd'hui, furent couverts afin d'accroître leur longévité.



Pont couvert, construit en 1910, en Abitibi. Construction à trois piles et deux travées avec culées en ossature en bois.

Traverser les rivières au 18^e siècle

Le Québec est un pays de forêts, de lacs et de rivières. Les voies navigables furent, au 18^e siècle, les principales voies d'accès pour s'approprier le territoire. Malgré l'importance des voies navigables, quelques chemins de terres furent aussi tracés, mais comme le relatent les écrits du général Montcalm, les routes terrestres étaient particulièrement difficiles et pénibles. Par exemple, le trajet entre Saint-Joachim et Québec prenait pratiquement six heures à parcourir par beau temps. Par ailleurs, un peu partout dans les seigneuries, on construisit des petits ponts en bois et des ponceaux afin de traverser des cours d'eau de moindre envergure. Lorsque des cours d'eau plus importants traversaient les chemins, on installait des petites barques tirées par des animaux de l'autre côté de la rive.



Traverser les rivières au 20^e siècle

Le rôle des ponts et des ponceaux prit de plus en plus d'importance avec la création d'associations de concessionnaires forestiers (*Forest Protective Associations*) vouées à la protection des forêts contre le feu. L'objectif de ces associations était d'organiser un système efficace de prévention, de détection et de lutte contre les incendies forestiers. Elles furent, entre autres, chargées de construire des chemins forestiers, des ponts et des ponceaux de bois afin d'améliorer l'accès aux territoires.



Pont en billots de bois typique que l'on trouvait dans les concessions forestières pour faciliter le transport à l'intérieur du système de protection contre les incendies.



Traverser les rivières au 19^e siècle

L'arrivée du chemin de fer à partir du troisième quart du 19^e siècle vint marquer une période importante de pénétration du territoire forestier québécois. Des ponts ferroviaires en bois, matériau d'usage courant dans les premières constructions, furent bâtis en nombre considérable. En dehors de ce nouveau réseau, les déplacements en forêt s'effectuaient principalement par voies navigables, et ce, jusqu'au début du 20^e siècle. Les bûcherons empruntaient généralement ces voies et quelques chemins de portage rudimentaires pour monter dans les chantiers à la mi-novembre. Le bois, quant à lui, était pour l'essentiel transporté par flottage jusqu'au milieu du 20^e siècle.



Pont à poutres droites en haut des chutes de la rivière Montmorency, vers 1860. Le pont est muni de trois travées dotées chacune d'une ferme de toit (*truss*) montée au moyen de deux pièces de charpente (appelés arbalétriers) qui s'étirent au-dessus du niveau de passage et qui soutiennent le tablier en son milieu au moyen d'une moïse.

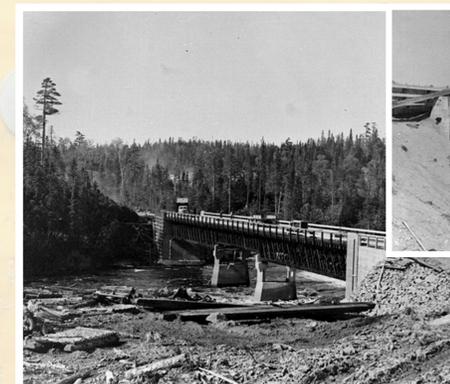


Pont de 72 pieds de haut, en 1871, sur la rivière Jacques-Cartier sur la ligne de chemin de fer nommé «chemin à Lisses de Gosford» dans le secteur Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier. Ce pont, qu'on disait très solide, était fait de bois et ses trois piliers reposaient sur le roc vif. Le chemin Gosford

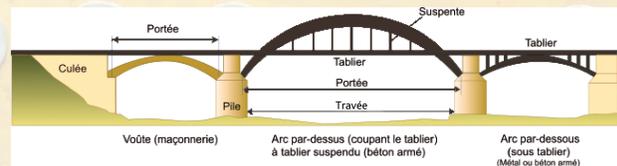
était destiné à mettre la ville de Québec en relation avec le canton de Gosford, plus particulièrement le secteur du lac Saint-Joseph. On y transportait des quantités importantes de bois de chauffage et d'écorce de pruche pour alimenter la ville en énergie et l'industrie du cuir en tannin.



C'est en 1940 que le ministère de l'Agriculture et de la Colonisation du Québec à Grassy Narrow (au-dessus de la rivière des Outaouais, près de la municipalité de Moffet, au Québec). Il mesurait alors 267 mètres de long et comportait 7 travées montées sur des piliers caissons. Afin de permettre aux «*tug boat*» de circuler sous le pont, la travée centrale a été construite à un niveau plus élevé. L'originalité de ce pont reposait sur le fait qu'il était le seul au Québec à présenter des structures de bois de type «croix de Saint-André» multiples. Détruit en 1983, il était le plus long pont de bois.



Pont en bois créosoté sur la Rivière-aux-Outardes, Côte-Nord. Des piliers en béton soutiennent ce pont à poutres droites composées.



Un pont unique à la Forêt Montmorency

Le modèle de ponts en arc utilisé dans le cadre du projet de la rivière Montmorency existe depuis l'époque antique, mais semble ne jamais avoir été privilégié pour la construction de ponts de bois en milieu forestier au Québec. Ce pont tient donc de l'exception et représente une innovation majeure.

