

MOTIFS DE L'ATTRIBUTION DU STATUT

Un des plus longs ponts couverts du Québec et du Canada

Les ponts couverts constituent un élément important de notre patrimoine. Construit en 1929, le pont Perreault est un des plus longs du Québec et du Canada. C'est également un très bon exemple d'une structure de type Town élaboré, une adaptation québécoise d'une structure à treillis conçue par le célèbre architecte états-unien Ithiel Town.

Le pont Perreault a été classé monument historique le 2 décembre 2004 par la ministre de la Culture et des Communications, en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Une loi pour assurer la conservation du patrimoine québécois

Le Québec possède un riche patrimoine. La Loi sur les biens culturels a pour objet d'assurer l'identification, la sauvegarde et la mise en valeur de ses éléments les plus significatifs et les mieux conservés. À cette fin, elle permet au gouvernement de décréter des arrondissements et de classer ou de reconnaître comme biens culturels des biens mobiliers et immobiliers en raison de leur intérêt sur les plans architectural, historique, archéologique, ethnologique, esthétique ou autres, et de leur signification pour l'ensemble de la population.

Le corpus des biens culturels classés et reconnus témoigne de l'histoire du Québec et reflète les efforts du gouvernement pour préserver le patrimoine québécois.

La collection Les carnets du patrimoine vise à faire connaître les monuments, les biens et les sites auxquels un statut a été attribué en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Direction de la Chaudière-Appalaches
6210, rue Saint-Laurent
Lévis (Québec) G6V 3P4

Crédits photographiques :
Ministère de la Culture et des Communications,
Jean-François Rodrigue, 2004 et 2005
Collection Alice Bourque, auteur Siméon Bourque, 1929
Dessin : ministère des Travaux publics, 1940,
coll. ministère des Transports du Québec

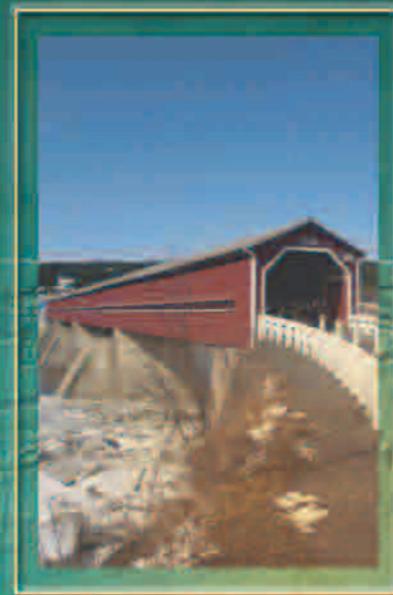
Impression : 2006

Culture
et Communications
Québec



PONT PERREAULT

Chaudière-Appalaches

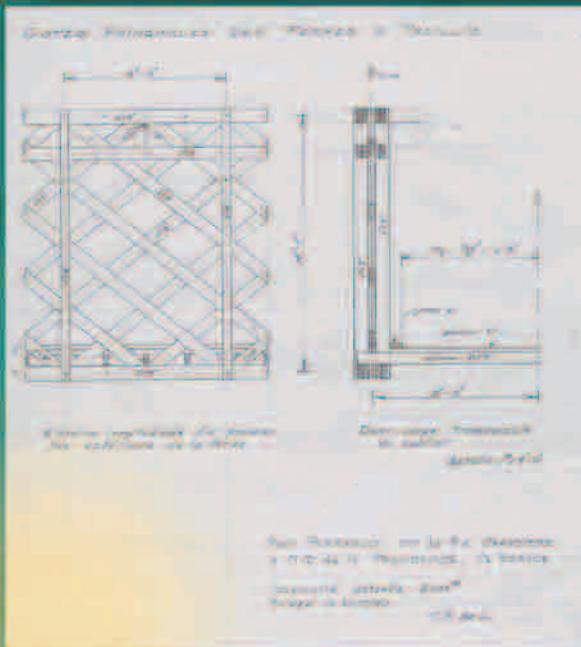


Design : Vallières Communication

UN TÉMOIN DU SAVOIR-FAIRE DE NOS ANCÊTRES

Les ponts couverts existent en Europe et en Asie depuis plusieurs centaines d'années. Au Québec, ils font leur apparition au XIX^e siècle seulement, en raison du développement tardif du réseau routier. Auparavant, on construisait des structures très simples et de faible portée pour franchir les cours d'eau étroits et on utilisait des bacs pour traverser les rivières plus larges et profondes.

Au tournant du XIX^e siècle, l'ingénieur Timothy Palmer (1751-1821) construit un pont couvert au-dessus de la rivière Schuylkill, à Philadelphie, aux États-Unis, qui deviendra une construction marquante dans l'histoire des ponts couverts en Amérique. Plusieurs ingénieurs et architectes états-unien conçoivent alors différents types de structures. Grâce à l'ajout d'un toit et de lambris qui protègent la charpente des ponts, leur durée de vie passe d'environ 15 ans à plus de 100 ans. Pour la plupart, les structures sont brevetées et utilisées dans toute l'Amérique. Au Québec, le plus ancien pont couvert connu était situé à l'île des Moulins, à Terrebonne. Il aurait été reconstruit en 1812; on ignore toutefois la date de sa première érection.



LE PONT COUVERT DE NOTRE-DAME-DES-PINS

En 1927, un premier pont couvert est construit à Notre-Dame-des-Pins afin de permettre aux citoyens de franchir la rivière Chaudière. La Municipalité en paie la majeure partie, l'autre bailleur de fonds étant le ministère de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries, qui fournit également les plans... contestés par les élus municipaux. Ceux-ci jugent notamment que les piles en bois remplies de pierre sont trop vulnérables et que la travée est trop basse pour résister aux débâcles. Devant le refus du Ministère de modifier ses plans, la Municipalité demande au gouvernement de s'engager à rebâtir le pont à ses frais s'il devait être détruit au printemps. Le matin du 8 avril 1928, le pont est effectivement emporté par les glaces de la rivière Chaudière.

Le Ministère entreprend alors d'ériger une nouvelle structure en tenant compte des conseils de la Municipalité. Inauguré en septembre 1929, le pont Perreault est l'un des plus longs du Québec. Il compte quatre travées et possède un tablier d'une longueur de 150,94 mètres et d'une largeur de 18,20 mètres. Il repose sur des piles en béton en forme de brise-glace plus hautes d'un mètre que les anciennes. Aujourd'hui, il est le seul pont couvert enjambant la rivière Chaudière.

Le pont Perreault a été ainsi nommé en l'honneur de Jean-Édouard Perreault (1874-1948), ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries de 1919 à 1929. Cet avocat de formation a représenté la circonscription d'Arthabaska à l'Assemblée législative de la province de Québec de 1916 à 1936, sous les premiers ministres Lomer Gouin (1861-1929) et Louis-Alexandre Taschereau (1867-1952).

UNE CHARPENTE DE TYPE TOWN ÉLABORÉ

Les ponts couverts québécois possèdent des charpentes qui reprennent les modèles états-uniens, entre autres de types dits Howe, à poinçons multiples, Town et Town intermédiaire, ou qui s'en inspirent, comme celle du pont Perreault, de type Town élaboré, appelée aussi Town québécois. Cette

structure dérive d'un modèle conçu par l'architecte Ithiel Town (1784-1844), breveté en 1820, qui se caractérise par ses fermes faites de madriers entrecroisés qui forment un large treillis. Les pièces de bois sont retenues les unes aux autres par des chevilles en bois également.

Au Québec, l'invention de Town a été modifiée par les ingénieurs du ministère de la Colonisation au tournant du XX^e siècle. Ainsi, les chevilles de bois sont remplacées par des clous et les dimensions des madriers sont réduites. De plus, des poteaux verticaux sont ajoutés à la structure pour en augmenter la solidité, comme en témoigne le pont de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins. La plupart des ponts couverts construits au Québec au XX^e siècle utilisent cette technique de construction en raison de sa simplicité et de son efficacité. Le pont Perreault en est une excellente illustration.

UN EXEMPLE DE TÉNACITÉ DES CITOYENS

Les années passent et la structure du pont, en bois, se fragilise de plus en plus. En 1969, le ministère des Transports y interdit la circulation automobile et construit un nouveau pont, en béton celui-là. Devant la menace de démolition du pont Perreault,



des citoyens se regroupent et fondent, au début des années 1970, la Société de développement des biens historiques de la Beauce, afin de sauvegarder ce témoin important de l'histoire de la vallée beauceronne. L'organisation réussit à sauver le pont et aménage une halte routière à proximité. Ces installations constituent l'un des premiers attraits touristiques d'envergure à avoir vu le jour en Beauce. La Société est dissoute en 1978 et elle cède le pont, la halte ainsi que leur entretien au ministère des Transports.

Vingt ans plus tard, en 1999, devant l'état de détérioration avancée du pont, il est condamné. De nouveau, des citoyens se regroupent. En 2001, le Comité de sauvegarde du pont couvert de Notre-Dame-des-Pins se donne pour mission de le préserver et d'assurer sa mise en valeur. Nouveau succès. Grâce à la détermination de la population et à celle des autorités municipales et régionales, le pont a été restauré en 2003; il accueille maintenant les piétons et les cyclistes.

