

## LUMIÈRE SUR LE PONT MAURICE-DUPLESSIS

Jean-François Nadeau

*Le Devoir*

1<sup>er</sup> août 2016

<https://www.ledevoir.com/culture/476763/nos-ponts-avec-le-passe-4-6-lumiere-sur-le-pont-de-maurice-duplessis>



Photo: Mario Groleau Le pont Duplessis après son effondrement en 1951

Imagine-t-on Montréal sans le pont Jacques-Cartier ou encore la ville de Québec sans son vieux pont de fer centenaire ? Les ponts, qu'ils soient de bois ou de béton, font partie de l'image des villes comme des villages. Aux anciennes routes liquides, ils ont ajouté une humanité dont il convient de rappeler l'histoire. Quatrième de six articles.

« Ce sont des éléments subversifs qui parcourent la province qui sont à l'origine de la chute du pont », affirme, très irrité, le premier ministre Maurice Duplessis à l'Assemblée législative, l'après-midi qui suit l'effondrement du pont qui porte son nom à Trois-Rivières.

Dans la nuit du 31 janvier 1951, par un froid mordant, le nouveau pont s'est écrasé dans les glaces de la rivière Saint-Maurice. Qui est le coupable ? Duplessis, comme à son habitude, joue les matamores. Il n'attend pas une enquête pour désigner d'un doigt accusateur ses ennemis réels ou imaginaires, à l'image d'une Amérique obsédée dans l'après-guerre par le spectre du communisme.

On prétendra avoir trouvé des fils près de la structure. S'agit-il d'un dispositif par lequel on a fait sauter des explosifs ?

Le pont de Trois-Rivières a été construit comme un symbole de la gloire d'un régime qui prône l'ordre, la discipline, la stabilité, le courage, le respect de l'autorité, tout en modulant ces concepts à une idée du progrès qui fait bonne place au laisser-faire économique promu par le capital étranger. Sans se faire prier, le gouvernement de Duplessis baisse la tête devant l'entreprise privée qui le maintient bien en selle sur le pouvoir.

### **L'argent de la caisse**

De Cap-de-la-Madeleine à Trois-Rivières, plusieurs ponts ont relié les deux rives de la rivière Saint-Maurice. Trois ponts de bois successifs, érigés à compter de 1832, sont malmenés et finissent en bouillie. Ils seront remplacés par un pont d'acier en 1901. De retour au pouvoir en 1944, l'Union nationale de Duplessis approuve le remplacement de celui-ci par une nouvelle structure.

La construction du pont Duplessis débute le 28 juin 1946. Le contrat est attribué à Dufresne Engineering, qui confie une partie de ses travaux à la Dominion Bridge Company.

Un an passe. Puis deux. Le 6 juin 1948, jour de l'inauguration du pont, un cortège de grosses voitures américaines chargées de notables du monde politique et religieux s'avance solennellement sur le tablier du pont.

Muni de ciseaux dorés, Duplessis s'approche tout sourire pour couper le traditionnel ruban en compagnie de Mgr Hormidas Trudel. Le premier ministre affirme alors que l'ouvrage qui porte son nom est « aussi solide que l'Union nationale ». La caisse électorale du parti est bien garnie à la suite des pratiques de favoritisme systématisées.

L'Union nationale est élue une première fois en 1936, une deuxième en 1944, une troisième en 1948, moment à partir duquel elle prône l'« autonomie provinciale ». Le parti sera réélu sans difficulté en 1952.

Le responsable des travaux du pont Duplessis, la Dufresne Engineering, souscrit comme plusieurs autres à la caisse électorale de l'Union nationale. Amie du régime, la compagnie obtient d'ailleurs régulièrement des contrats de construction. Les travaux du pont Duplessis sont estimés à 2,2 millions de dollars, soit l'équivalent de 24,7 millions en dollars de 2016. Aucune accusation ne sera déposée contre la compagnie.

## **Mauvaise construction**

Le 27 février 1950, le pont avait déjà fléchi. Une poutre d'acier déchirée en serait la cause. Des travaux de réparation sont entrepris pour en préserver l'intégrité, à l'évidence sans les succès escomptés.

Il est environ de 3 heures du matin dans la nuit du 31 janvier 1951 lorsque le pont s'effondre, incapable de soutenir plus longtemps son propre poids. L'acier, de moindre qualité que prévu, s'est fissuré. Des travées cèdent. Quatre personnes trouvent la mort. Omer Cheney, un entrepreneur qui empruntait alors le pont tout à fait par hasard, a la vie sauve de justesse.

L'armée canadienne prêtera un pont militaire afin d'assurer le passage des véhicules en attendant la construction d'un nouvel ouvrage permanent.

Une commission d'enquête rend son rapport en 1951. Rien, dit-elle, ne permet de croire à du sabotage. Le pont sera reconstruit, plus solidement que la première fois.

## **Symbole politique**

Les ponts ont toujours constitué un riche symbole politique pour le pouvoir en place, comme ses opposants. Le maire de Trois-Rivières, Joseph-Alfred Mongrain, un libéral qui rêve de se débarrasser de Duplessis, tente d'utiliser le symbole du pont écrasé à son avantage. En 1952, candidat contre Duplessis, il dit volontiers que le régime de l'Union nationale est appelé à tomber comme le pont de son chef. Mais Duplessis sera facilement réélu à neuf reprises dans cette circonscription...

Le pont a également été utilisé depuis fort longtemps comme un symbole de puissance politique, voire économique.

Dans la Rome antique, le pont constitue un véritable symbole de gloire. Bien que souvent modeste, il est coiffé d'un arc de triomphe, tout à la gloire d'un homme. Le pont, symbole fort de l'Empire romain, devient ainsi une façon de célébrer les actions militaires et politiques d'un empereur. Ces monuments sont pour la plupart en bois et relativement modestes par rapport aux ouvrages en pierres qui ont survécu jusqu'à nous. Il existe encore un pont à la gloire de Trajan en Espagne. À Rome, le pont Milvius marque aussi l'expression d'un triomphe politique.

Le pont Victoria, dédié à la souveraine de l'Empire britannique, devient à compter de 1859 un symbole fort de la puissance politique de la reine, notamment grâce à l'usage de photographies réalisées à dessein par William Notman.

Menacé par une suite de scandales, le premier ministre Louis-Alexandre Taschereau promet au milieu des années 1930 que son régime construira finalement un pont pour relier l'île d'Orléans à la Côte-de-Beaupré. La demande populaire pour un tel pont n'est pas nouvelle. Traverser le fleuve en

chaloupe ou en canot à glace n'est pas chose facile. Le pont de l'île d'Orléans sera construit au coût de 3,5 millions. Il est inauguré par Taschereau lui-même, le 4 juillet 1935. Mais ce pont qui devait rehausser sa gloire ne l'empêche pas de sombrer. Les libéraux, au pouvoir depuis 1897, sont chassés par Duplessis.

Le gouvernement libéral actuel envisage de remplacer le pont de l'île d'Orléans, arrivé à sa fin de vie. Un pont à haubans, du type de celui tout à fait spectaculaire construit à Millau en France, a été évoqué. Le remplacement est prévu dans un horizon de dix ans.

### **Mise en lumière**

À cause de leurs coûts astronomiques, des difficultés techniques qu'ils posent ainsi que de leur visibilité, les ponts continuent d'être des enseignes politiques de première valeur.

Pour le 150e anniversaire de la Confédération canadienne, en 2017, le gouvernement Harper avait par exemple décidé d'éclairer le pont Jacques-Cartier.

Cet éclairage aux dimensions futuristes doit témoigner de façon impressionniste, grâce à divers capteurs, du niveau d'énergie qui émane de la ville. Le coût de cet éclairage commémoratif : 39,5 millions sur dix ans.

Cette mise en lumière du pont Jacques-Cartier compte au nombre des événements au programme pour les fêtes du 375e anniversaire de Montréal, bien qu'il s'agisse bel et bien au départ d'une façon de souligner l'acte constitutionnel de 1867.