

Février 2019

Les traverses et les ponts de glace

Alors que durant l'été, on mettait parfois trois à quatre heures pour se rendre d'un village à un autre, durant l'hiver on pouvait parcourir le même trajet en moins d'une heure en prenant le raccourci qu'offraient les innombrables lacs ou rivières gelés.

Évidemment, les voyageurs ne s'élançaient pas sur ces boulevards de glace n'importe quand, n'importe où et n'importe comment. Dans ce cas, la témérité était mauvaise conseillère. Mieux valait apprendre des vieux la façon de voyager sur les eaux gelées à défaut de quoi on risquait de s'y engouffrer brutalement et d'y périr presque sur le coup par jour de grand froid.

Rivières et lacs gelés servaient de ponts l'hiver

Dès que la glace avait eu le temps de prendre, les cantonniers de village commençaient les travaux nécessaires à l'ouverture des traverses et ponts de glace. Selon la tradition, ceux-ci devaient être terminés un peu avant les fêtes afin de permettre aux familles et aux amis d'aller veiller à leur guise. Lors des hivers doux cependant, la glace n'était pas « allable » avant la fin de janvier ou même au début de février. Au grand désespoir des « veilleux ».

Les préparatifs débutaient par le sondage de la glace et l'établissement d'un tracé sécuritaire et efficace. Avançant prudemment sur la glace, les cantonniers écoutaient le bruit sous leur pas et jugeaient ainsi de sa résistance. Une fois le parcours choisi, on le balisait en plantant de chaque côté et à intervalle régulier de petits arbres. Ainsi, de nuit ou par temps de poudrière, les utilisateurs ne risquaient pas de se perdre ou de s'aventurer dans des zones dangereuses. Ces opérations étaient régies par des lois. Par exemple, les paroisses situées de part et d'autre d'une rivière étaient formellement obligées chaque hiver de préparer, d'entretenir et de se partager les coûts d'un pont de glace.

Dans le cas des lacs, la loi n'était pas aussi précise. La bonne volonté des édiles municipaux entraînait plus en ligne de compte. Les traverses n'y étaient pas pourtant moins populaires que sur les rivières. Leur glace plate et unie (la glace plange comme on disait) en faisait des passages très fréquentés. Citons à titre d'exemple les traverses du lac Saint-Louis et du lac Saint-François au sud de Montréal, du lac Saint-Jean. Les problèmes qui y surgissaient étaient par contre de nature très différente. Très souvent, une fente d'eau libre plus ou moins large apparaissait dans le milieu du lac. Provoquée par des courants issus des profondeurs, cette fente pouvait causer la perte des voyageurs. À certains endroits, on avait aménagé des passerelles de bois qu'on installait l'hiver venu. Ailleurs, on ajoutait même un gardien qui entretenait dans les environs un relai chauffé où les voyageurs s'arrêtaient pour s'informer des conditions de la glace et pour se réchauffer. C'était le cas par exemple sur l'itinéraire Roberval-Péribonka.

Autre tracas pour les voyageurs, les sources. Leurs eaux plus chaudes maintenaient des trous à la surface de la glace. Heureusement, par temps très froid, une buée s'en échappait et avertissait ainsi le conducteur du traîneau de s'en éloigner comme la peste.

Sur le Saint-Laurent, au-delà de Trois-Rivières, où les marées ne se font à peu près plus sentir, les ponts de glace étaient très populaires. On en comptait un entre Verchères et Repentigny, entre Sorel et Berthier, Nicolet et Pointe-du-lac. Même chose entre Montréal et ses deux rives. Le plus célèbre de tous ces ponts fut celui de 1854, année de l'érection de la basilique du Cap-de-la-Madeleine. Juste après le passage du dernier convoi de pierre qui venait de la rive sud, le pont s'écroula. C'est d'ailleurs pour évoquer cette protection miraculeuse qu'on a élevé sur le site du sanctuaire le fameux « pont des chapelets ».

En aval de Trois-Rivières, le Saint-Laurent ne se pontait presque plus. L'influence de la marée et la présence des eaux de plus en plus salées obligeaient les voyageurs à utiliser le canot à glace. Manoeuvré par une « battelée » de quatre à six hommes, le canot permettait autant de glisser sur les banquises de glace que de naviguer dans les sections de chenal libre.

Extrait de « Les coutumes de nos ancêtres », auteur Yvon Desautels,
autorisé par l'éditeur Éditions Paulines, 1984/médiaspaul www.mediaspaul.ca