

LE PONT GARNEAU

Les communications entre les deux rives de la rivière Chaudière entre Chaudière Bassin et St-Nicolas au 19^e siècle se faisaient durant la belle saison en canot ou en chaloupe. En hiver, le passage d'une rive à l'autre était facilité au moyen d'un pont de glace. Ce chemin de glace a vu défiler d'innombrables carrioles au cours des hivers d'antan et les plus beaux moments étaient le soir de la messe de minuit. De splendides attelages à la queue leu leu faisaient entendre leurs multiples grelots ce qui était de circonstance pour la belle nuit de Noël.

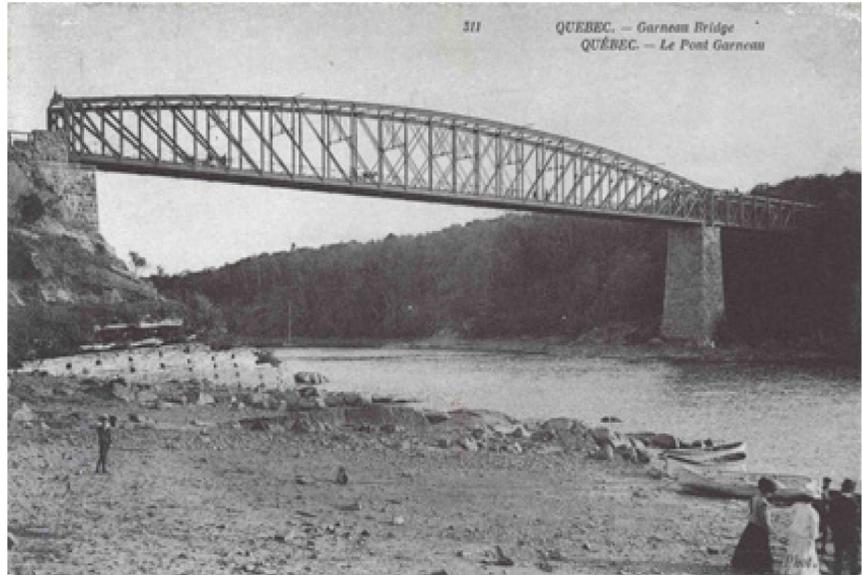
Un premier pont, nommé Davidson, fut construit en 1832. Ce pont en bois permettait de traverser d'une rive à l'autre été comme hiver. Malheureusement, la première débâcle, qui suivit la construction, le détruisit complètement. Un deuxième pont fut reconstruit avec la majorité des matériaux récupérés et ce, à l'aide d'une nouvelle subvention. Ce deuxième pont n'a duré que 20 ans si bien qu'en 1852 le gouvernement ordonna de le démolir jugeant qu'il était devenu dangereux pour les gens qui l'empruntaient.

Après cette démolition, les citoyens ont été privés d'un pont pendant plusieurs années et ils devaient traverser à l'aide de bateaux-passeurs. À la fin du 19^e siècle, il était devenu impératif de construire un autre pont sur la rivière Chaudière à son embouchure d'autant plus qu'on parlait à cette époque de la construction imminente d'un gros pont, à savoir le pont de Québec, entre les deux rives du St-Laurent à proximité.

Une somme de 20 000 \$ a été ainsi prêtée par la Fabrique Catholique de St-Romuald à la municipalité de St-Romuald pour permettre la construction d'un pont sur la rivière Chaudière. Suite à des pressions populaires, le gouvernement provincial du temps, sous Honoré Mercier, autorisa la construction d'un pont en fer soutenu par des piliers en granit.

Le dossier de la construction du pont, au montant de 37 000 \$, a été confié à un jeune ingénieur belge Gérard Macquet en 1888. Le pont Garneau s'avéra une des plus

belles réussites de Macquet. Sa travée mesurait 465 pieds de long et le fronton installé sur son portique d'entrée a coûté la somme de 300 \$. Le pont a finalement été inauguré le 13 mars 1890.



Pont Garneau vers 1920

Ce pont a permis d'accéder directement au pont de Québec, en 1929, après l'ouverture de la première voie carrossable qui traversait le secteur de Parc Chaudière.

Le pont Garneau a été fermé à la circulation automobile en 1951 en raison des dangers qu'il comportait puisqu'il ne supportait qu'une charge de 8 tonnes. Avec la construction de la route 2 (route 132 aujourd'hui ou Boul. Guillaume Couture) et du pont Dominion en 1951, l'accès au pont Garneau fut bloqué. Le pont fut par la suite démolit en 1955.

Le pont Garneau avait été nommé en l'honneur de Pierre Garneau qui était ministre des Travaux publics à l'époque de sa construction. Pierre Garneau était également l'arrière-grand-père de l'astronote Marc Garneau devenu depuis homme politique et actuellement ministre des Transports dans le gouvernement libéral de Justin Trudeau.

Texte : Robert Roy

Source : Florian Lambert (La Carvelle Société d'histoire de St-Romuald, Vol. 16 Juin 2016)