

## CHAPITRE 2

### GRILLE D'ÉVALUATION PATRIMONIALE

#### TABLE DES MATIÈRES

<b>2.</b>	<b>GRILLE D'ÉVALUATION PATRIMONIALE</b>	<b>2-1</b>
2.1	CRITÈRE 1 – Type et sous-type de structure	2-4
2.2	CRITÈRE 2 – Concepteur	2-13
2.3	CRITÈRE 3 – Constructeur	2-14
2.4	CRITÈRE 4 – Longueur des travées	2-17
2.5	CRITÈRE 5 – Caractéristiques générales	2-22
2.6	CRITÈRE 6 – Degré d'authenticité	2-33
2.7	CRITÈRE 7 – Ancienneté	2-35
2.8	CRITÈRE 8 – Importance historique	2-36
2.9	CRITÈRE 9 – Qualité du paysage	2-37
2.10	CRITÈRE 10 – Potentiel de mise en valeur	2-37
2.11	CRITÈRE 11 – Intérêt pour la conservation	2-39

#### LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2-1	Rareté des ponts à poutres triangulées en bois au Québec	2-24
Tableau 2-2	Rareté des ponts en arc en béton au Québec	2-24
Tableau 2-3	Rareté des ponts en arc en métal au Québec	2-25
Tableau 2.4	Rareté des ponts québécois à poutres triangulées en métal	2-26

## LISTE DES FIGURES

Figure 2-1	Grille d'évaluation patrimoniale	2-2
Figure 2-2	Sources de l'évaluation patrimoniale	2-3
Figure 2-3	Types de structure	2-6
Figure 2-4	Poutres triangulées en bois	2-7
Figure 2-5	Poutres triangulées en métal de type Pratt et dérivés	2-8
Figure 2-6	Poutres triangulées en métal de type Warren et dérivés	2-9
Figure 2-7	Poutres triangulées en métal de types particuliers	2-10
Figure 2-8	Arcs en béton	2-11
Figure 2-9	Arcs en métal	2-12

## 2. GRILLE D'ÉVALUATION PATRIMONIALE

La valeur patrimoniale d'un pont tient à la somme des caractéristiques architecturales, d'ingénierie et historiques. Pour les besoins de l'évaluation, ces caractéristiques sont regroupées au sein de « critères ». Afin de mesurer raisonnablement cet ensemble, la méthode d'évaluation puise dans un catalogue de critères et de valeurs pondérées appelées « points ».

Pour la plupart des totaux de chacun des critères, une valeur « limite » est fixée. C'est 75 % des points de la grille d'évaluation qui sont dédiés au volet ingénierie et architecture, et la partie restante pèse les critères liés à l'histoire du pont et à son intégration dans son milieu. Sans avoir la prétention d'être exacte, cette méthode est en outre d'application aisée pour un maximum d'évaluateurs et elle a livré de bons résultats jusqu'ici.

La grille a subi quelques changements depuis sa création en 2002, notamment, son automatisation et l'ajout de la feuille « Sources de l'évaluation patrimoniale ». Cette dernière permet de compiler les références et les sources consultées pour chacun des champs complétés de la grille. L'évaluateur y inscrit d'où provient toute l'information relative aux documents pertinents. Par exemple, le plan consulté, la base de données, l'écrit historique, l'enquête auprès d'un organisme ou d'un individu, la visite sur le terrain, etc.

Un aperçu de la version 2011 de la grille est présenté à la figure 2-1 « Grille d'évaluation patrimoniale ». Quant à la figure 2-2, elle fait référence à la feuille complémentaire « Sources de l'évaluation patrimoniale » incluse dans la grille.

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'INDICE PATRIMONIAL D'UN PONT		
Numéro de structure :	P- Numéro du pont	
Nom :	Nom du pont	
Route :	Nom de la route	
Obstacle :	Nom de l'obstacle	
Municipalité :	Nom de la municipalité	
MRC:	Nom de la MRC	
<b>1- Type et sous-type de structure</b>	Points	Pointage maximum
Choix du type (Fig. 2-3)	0	/20
Choix du sous-type (Fig. 2-4 à 2-9)		
<b>2- Concepteur</b>	Points	Pointage maximum
Choix du concepteur	0	/5
Nom du concepteur		
<b>3- Constructeur</b>	Points	Pointage maximum
Choix du constructeur	0	/5
Nom du constructeur		
<b>4- Longueur des travées</b>	Points	Pointage maximum
Choix d'une longueur / Type et sous-type (Tab. 2-1 à 2-4)	0	/10
Longueur de travée(s)		
<b>5- Caractéristiques générales</b>	Points	Pointage maximum
<b>5.1 Unicité</b>	0	/35
Choix (Tab. 2-1 à 2-4)		
<b>5.2 Rareté du sous-type de structure</b>	0	/15
Choix (Tab. 2-1 à 2-4)		
Nombre de spécimens de ce sous-type		
<b>5.3 Plus longue travée d'un sous-type de structure</b>	0	/15
Choix (Tab. 2-1 à 2-4)		
<b>5.4 Plus long pont d'un sous-type de structure</b>	0	/15
Choix (Tab. 2-1 à 2-4)		
<b>5.5 Type d'assemblage</b>	0	/10
Choix		
<b>5.6 Caractéristiques particulières</b>	0	Pas de maximum
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
<b>6- Degré d'authenticité</b>	Points	Pointage maximum
Choix	0	/15
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
Choix	0	
<b>7- Ancieneté</b>	Points	Pointage maximum
Choix	0	/10
Année de construction		
<b>8- Importance historique</b>	Points	Pointage maximum
Choix	0	/10
Choix	0	
<b>9- Qualité du paysage</b>	Points	Pointage maximum
Choix	0	/10
Choix	0	
<b>10- Potentiel de mise en valeur</b>	Points	Pointage maximum
a) accessibilité	0	/5
Choix		
Choix - sécurité pour les piétons et les cyclistes	0	/5
b) aménagements à proximité	0	/5
Choix		
<b>11- Intérêt pour la conservation</b>	Points	Pointage maximum
Choix	0	/10

INSÉRER PHOTO ICI

INSÉRER PHOTO ICI

INSÉRER PHOTO ICI

Valeur patrimoniale

Pointage : 15

Indice patrimonial :

Évalué par :  
 Nom \_\_\_\_\_ Organisme \_\_\_\_\_  
 Date : \_\_\_\_\_  
 Date \_\_\_\_\_

Validé par :  
 Nom \_\_\_\_\_ Direction des structures \_\_\_\_\_  
 Date : \_\_\_\_\_  
 Date \_\_\_\_\_

Transports  
 Québec

Version juillet 2011

Figure 2-1 Grille d'évaluation patrimoniale



La méthode d'évaluation de la valeur patrimoniale d'une structure est une méthode de comparabilité. Pour les besoins de cette comparabilité, la grille d'évaluation, en plus d'y exposer les critères à déterminer pour chacune des structures, répartit les différents sous-types de structure par type de structure.

Les critères 1 à 9 sont directement intégrés dans la grille, sous la forme de listes déroulantes. Il suffit de sélectionner l'un des choix présentés et le pointage s'inscrit automatiquement. Il est également possible d'inscrire directement un critère et d'y associer un pointage.

Les figures 2-3 à 2-8, représentant les divers types et sous-types de structure, font partie intégrante de la grille. L'information contenue dans chacune d'elle est accessible par les onglets au bas de la fenêtre du fichier Excel.

## 2.1 CRITÈRE 1 – Type et sous-type de structure

La méthode d'évaluation attribue une valeur aux ponts dont le type et plus précisément le sous-type, suscite l'intérêt des historiens, des ingénieurs et du public en général.

L'expression « type de structure » réfère au classement des ouvrages d'art défini au chapitre 1 « Classification des ouvrages d'art » du Tome III de la collection des *Normes des ouvrages routiers* du ministère des Transports du Québec.

Le type de structure de même que le sous-type de structure sont inscrits dans le système de gestion des structures du Québec GSQ-6026. L'évaluateur peut aussi, à partir des croquis de la figure 2-3 « Type de structure », identifier le type du pont et pour spécifier le sous-type, il peut comparer la géométrie de l'élément principal aux croquis des figures 2-4 « Poutres triangulées en bois », 2-5 « Poutres triangulées en métal – Type Pratt et dérivés », 2-6 « Poutres triangulées en métal - Type Warren et dérivées », 2-7 « Poutres – Types particuliers », 2-8 « Arcs en béton » et 2-9 « Arcs en métal ».

<b>CRITÈRE 1 – Type et sous-type de structure</b>	
<b>Points</b>	<b>Type de structure (limité à 20 points)</b>
20	À poutres triangulées en bois et pont couvert
15	À poutres triangulées en métal
15	En arc
15	Mobile
10	À câbles
5	À poutres pleines en bois
0	Autres types

Bien qu'aucun point n'est alloué directement, dès le premier critère, la sélection du sous-type de structure au champ « Choix du sous-type » est requise.

Les points en relation avec le sous-type de structure s'allouent à travers les différents critères de la section 5, soit : 5.1 « *Unicité du sous-type de structure* », 5.2 « *Rareté du sous-type de structure* », 5.3 « *Plus longue travée d'un sous-type de structure* » et 5.4 « *Plus long pont d'un sous-type de structure* ».

Le sous-type d'une structure est caractérisé par la configuration de l'élément principal de la structure. Par exemple, pour les ponts à poutres triangulées en métal, le sous-type se vérifie à la géométrie de la poutre principale. De ce fait, on considère que les sous-types « Pratt » et « Camelback » sont distincts l'un de l'autre. Bien que ces deux sous-types de poutres triangulées obtiennent 15 points pour le type de structure, ces conceptions ne sont pas comparables. De même, un pont en arc à tympan rigide sera évalué en tenant compte des autres spécimens de son espèce.

*Une fouille dans les sources ou une consultation auprès des organismes suivants permet de retracer le type et le sous-type de structure :*

- *Dossiers actifs du ministère des Transports du Québec en territoire (DT) et à la Direction des structures (DS);*
- *Plans du ministère des Transports du Québec (MTQ) ou autres;*
- *Système de gestion des structures du Québec GSQ-6026.*

<u>10 PONCEAU</u>		
11	DALLE EN BÉTON ARMÉ	
12	PORTIQUE EN BÉTON ARMÉ	
13	PONCEAU RECTANGULAIRE EN BÉTON ARMÉ	
14	PONCEAU CIRCULAIRE EN BÉTON ARMÉ	
15	PONCEAU CIRCULAIRE EN ACIER	
16	PONCEAU CIRCULAIRE EN POLYÉTHYLÈNE	
17	PONCEAU ELLIPTIQUE EN ACIER	
18	PONCEAU ARQUÉ EN ACIER	
19	PONCEAU VOÛTÉ EN BÉTON ARMÉ	
20	PONCEAU VOÛTÉ EN ACIER	
21	PONCEAU EN BOIS	
<u>30 PONT À DALLE ÉPAISSE</u>		
31	DALLE PLEINE EN BÉTON ARMÉ	
32	DALLE PLEINE EN BÉTON PRÉCONTRAIT	
33	DALLE ÉVIDÉE EN BÉTON ARMÉ	
34	DALLE ÉVIDÉE EN BÉTON PRÉCONTRAIT	
35	PORTIQUE EN BÉTON ARMÉ	
36	PORTIQUE EN BÉTON ARMÉ, SOUS REMBLAI	
37	PORTIQUE EN BÉTON PRÉCONTRAIT	
38	PONT À BÉQUILLES, EN BÉTON ARMÉ	
39	PONT À BÉQUILLES, EN BÉTON PRÉCONTRAIT	
<u>40 PONT À POUTRES À ÂME PLEINE</u>		
41	POUTRES EN BÉTON ARMÉ	
42	POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAIT, PRÉFABRIQUÉES	
43	POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAIT, COULÉES EN PLACE	
44	POUTRES EN ACIER	
45	PONT ACIER-BOIS	
46	POUTRES EN BOIS	
47	PORTIQUE EN BÉTON ARMÉ	
48	PORTIQUE EN BÉTON ARMÉ, SOUS REMBLAI	
49	PORTIQUE EN ACIER	
<u>40 PONT À POUTRES À ÂME PLEINE (SUITE)</u>		
50	PONT À BÉQUILLES, EN BÉTON ARMÉ	
51	PONT À BÉQUILLES, EN ACIER	
52	POUTRES EN ACIER, ENROBÉES DE BÉTON	
<u>55 PONT À POUTRES-CAISSONS</u>		
56	POUTRES-CAISSONS EN BÉTON ARMÉ	
57	POUTRES-CAISSONS EN BÉTON PRÉCONTRAIT	
58	POUTRES-CAISSONS EN ACIER	
<u>60 PONT À POUTRES TRIANGULÉES</u>		
61	À TABLIER INFÉRIEUR, EN ACIER	
62	À TABLIER INTERMÉDIAIRE, EN ACIER	
63	TYPE PONY-WARREN, EN ACIER	
64	TYPE BAILEY, EN ACIER	
65	À TABLIER SUPÉRIEUR, EN ACIER	
66	EN BOIS	
67	PONT COUVERT	
<u>70 PONT EN ARC</u>		
71	À TABLIER INFÉRIEUR, EN BÉTON ARMÉ	
72	À TABLIER INFÉRIEUR, EN ACIER	
73	À TABLIER INTERMÉDIAIRE, EN BÉTON ARMÉ	
74	À TABLIER INTERMÉDIAIRE, EN ACIER	
75	À TABLIER SUPÉRIEUR, EN BÉTON ARMÉ	
76	À TABLIER SUPÉRIEUR, EN ACIER	
<u>80 PONT À CÂBLES</u>		
81	PONT SUSPENDU	
82	PONT À HAUBANS	
<u>85 PONT MOBILE</u>		
85	PONT MOBILE: LEVANT, TOURNANT, BASCULANT	
<u>90 AUTRES TYPES D'OUVRAGES</u>		
94	TUNNEL	
97	MUR	
98	STATION DE POMPAGE	

Figure 2-3 Types de structure



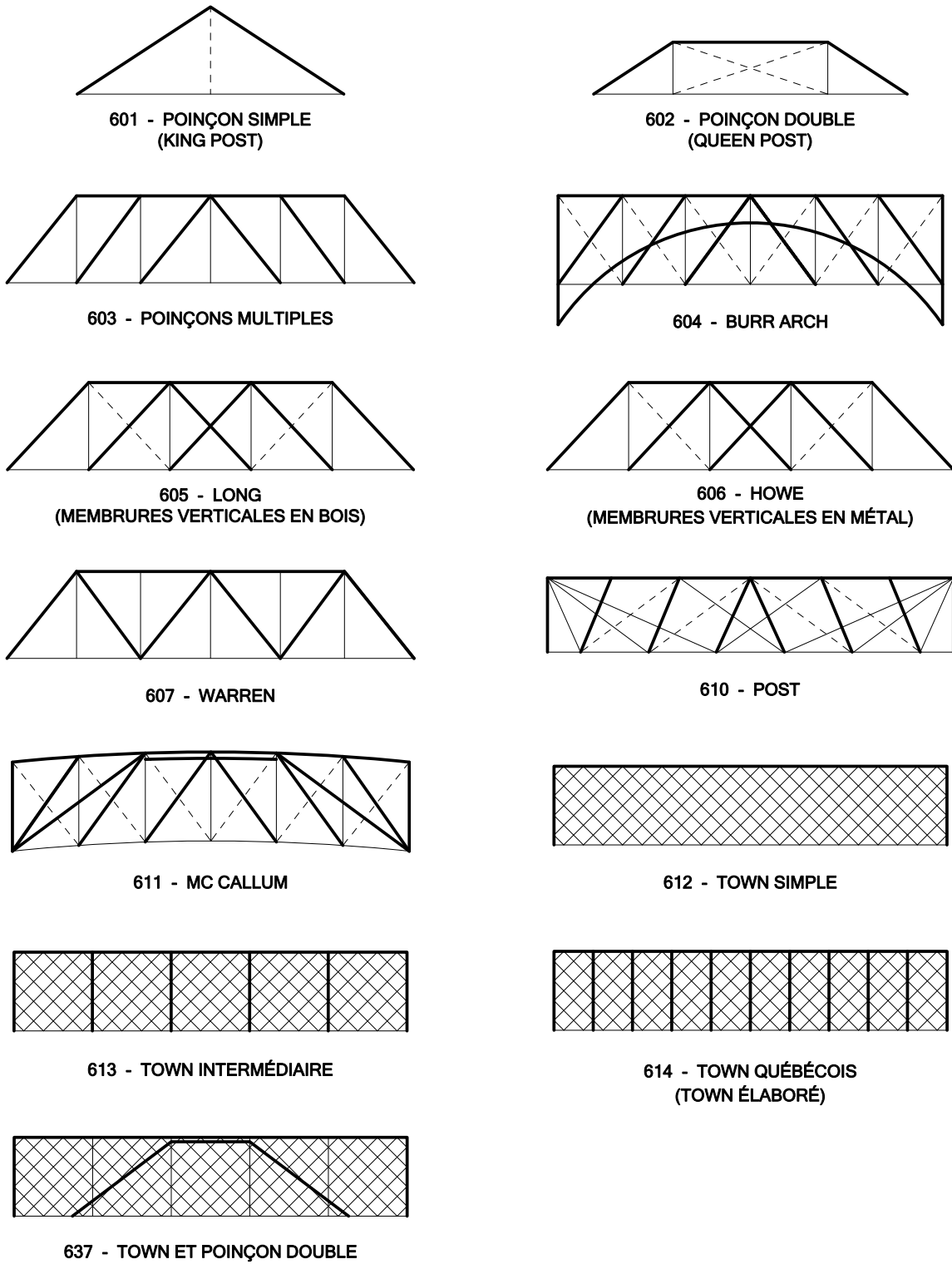


Figure 2-4 Poutres triangulées en bois

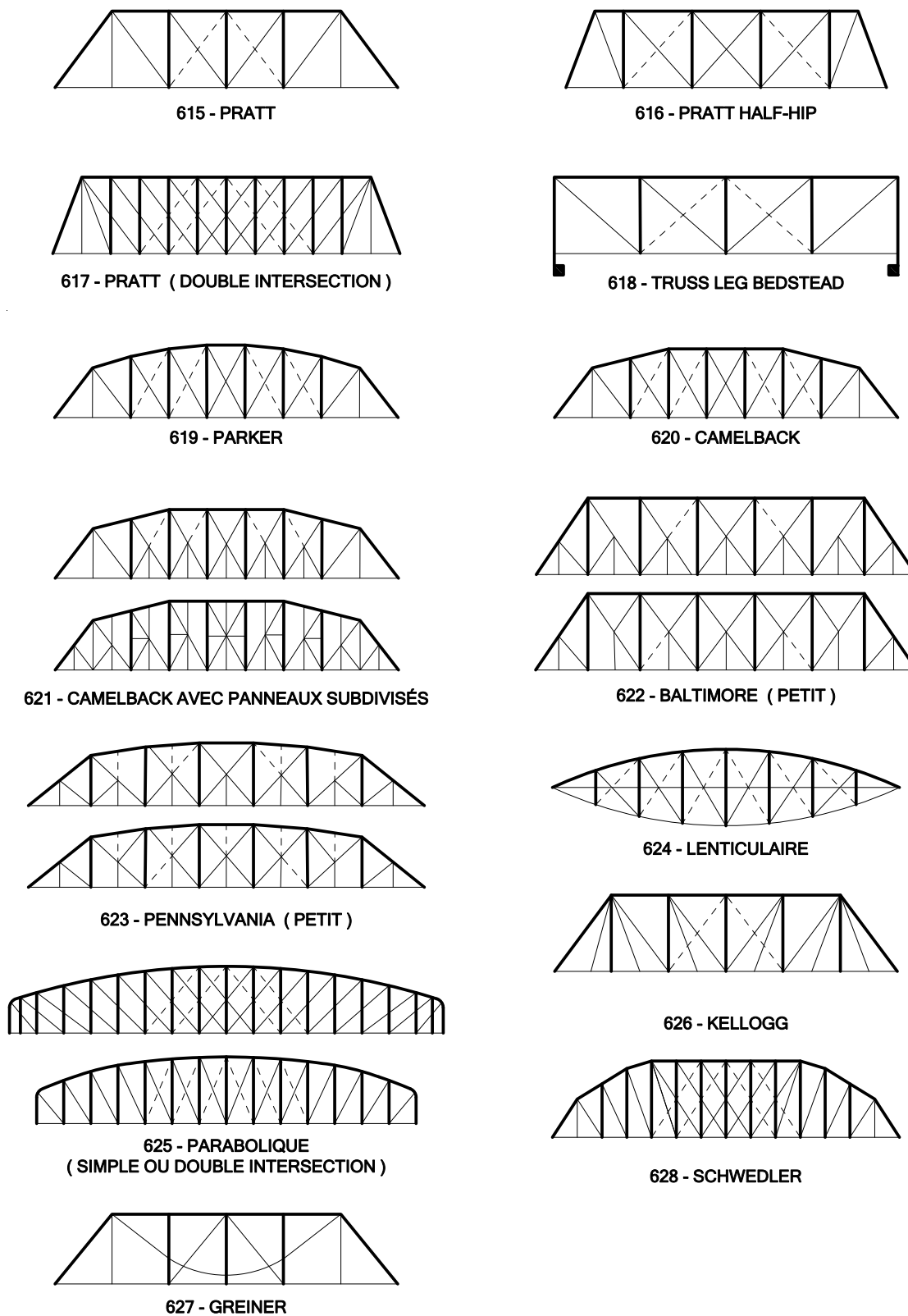
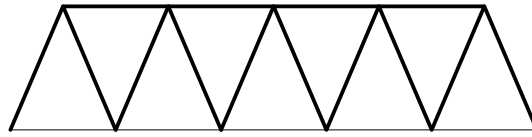
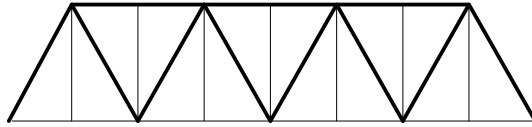


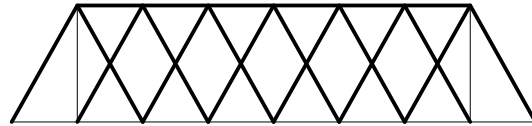
Figure 2-5 Poutres triangulées en métal de type Pratt et dérivés



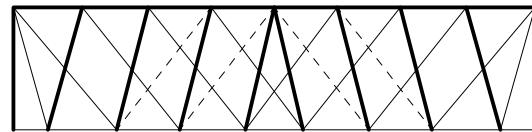
607 - WARREN



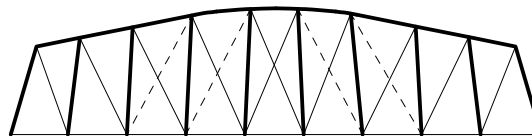
608 - WARREN ( AVEC VERTICALES )



609 - WARREN ( DOUBLE INTERSECTION )

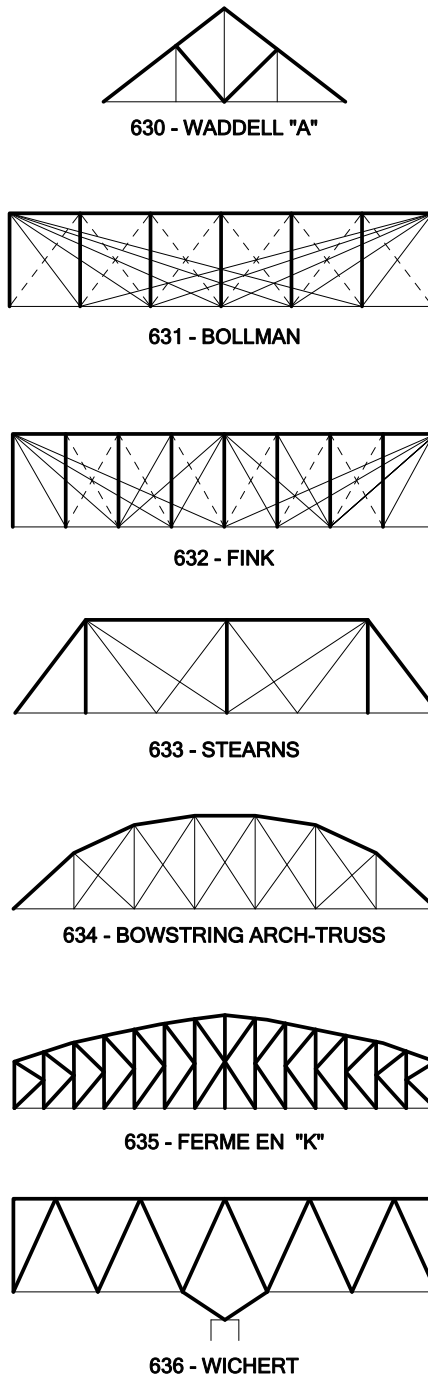


610 - POST

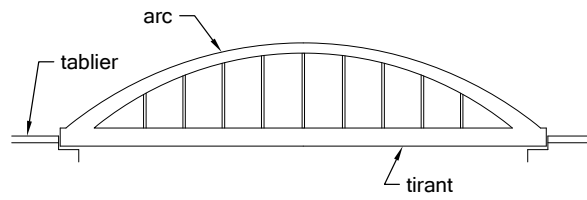


629 - PEGRAM

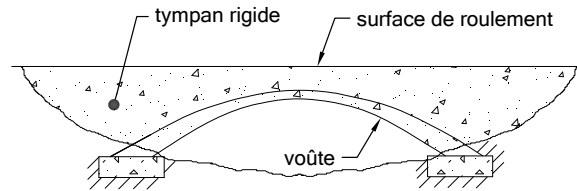
**Figure 2-6** Poutres triangulées en métal de type Warren et dérivés



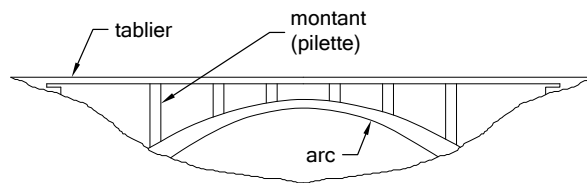
**Figure 2-7** Poutres triangulées en métal de types particuliers



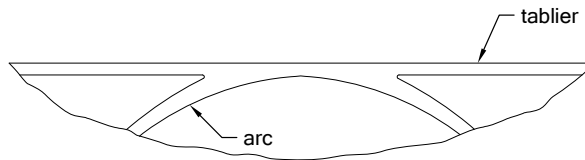
701 - AVEC TIRANT ( BOWSTRING )



702 - À TYMPAN RIGIDE

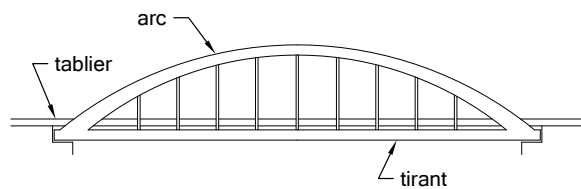


703 - À PILETTES

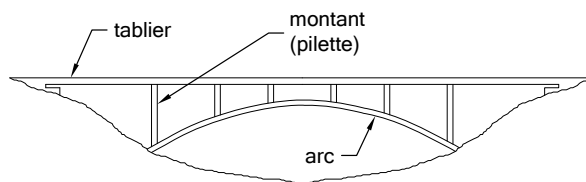


704 - RAIDI

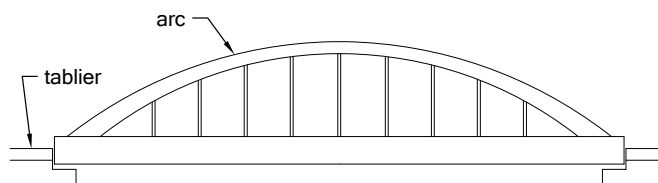
Figure 2-8 Arcs en béton



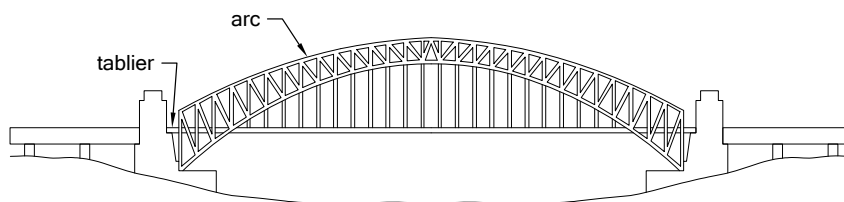
701 - AVEC TIRANT (BOWSTRING)



703 - À PILETTES



705 - AVEC POUTRE (LANGER)



706 - À TREILLIS

**Figure 2-9**      Arcs en métal

## 2.2 CRITÈRE 2 – Concepteur

Des points sont attribués pour la renommée d'un concepteur. Les concepteurs nord-américains et européens de grande renommée, dont certains ouvrages d'art ont été construits au Québec, obtiennent 5 points. Lorsqu'un pont a été conçu par deux individus ou plus, on alloue 5 points au critère « concepteur » si l'un d'entre eux est renommé. L'évaluateur accorde 2 points pour un concepteur de notoriété provinciale. Les concepteurs locaux, même s'ils bénéficient d'une certaine forme de popularité dans leur milieu, n'obtiennent qu'un point.

Pour les ponts couverts, même si les concepteurs sont demeurés dans l'anonymat, l'évaluateur indique « ministère *de la Colonisation* ou des *Travaux publics* ».

Il est d'usage d'inscrire le(s) nom(s) sur la deuxième ligne au champ du critère 2 « Concepteur » de la grille d'évaluation.

<b>CRITÈRE 2 – Concepteur</b>	
<b>Points</b>	<b>Concepteur (limité à 5 points)</b>
5	Concepteur de renommée nationale ou internationale
2	Concepteur de renommée provinciale
2	Ministère de la Colonisation
2	Ministère des Travaux publics
1	Concepteur sans renom
0	Concepteur anonyme

<b>* Concepteur de renommée nationale ou internationale</b>	<b>Points</b>
Macquet, Gérard	5
Monsarrat, Charles-Nicholas	5
Pratley, Philip Louis	5
Steinman, David Bernard	5
Strass, Joseph Baermann	5
Vallée, Louis-A.	5
Vautelet, H.E.	5

Le nom d'une compagnie de construction citée au critère 3 « Constructeur » peut se retrouver dans cette liste, lorsque cette compagnie de construction a bel et bien agi à titre de concepteur.

*Une fouille dans les sources ou une consultation auprès des organismes suivants permet de retracer le concepteur :*

- *Dossiers actifs du ministère des Transports du Québec en territoire (DT) et à la Direction des structures (DS);*
- *Plans du ministère des Transports du Québec (MTQ) ou autres;*
- *Dossiers conservés au Centre de documents semi-actifs des Archives nationales du Québec à Québec (ANQQ);*
- *Société d'histoire locale ou régionale;*
- *Monographie de la municipalité et écrits historiques;*
- *Municipalité (procès-verbaux).*

### **2.3 CRITÈRE 3 – Constructeur**

Des points sont alloués en fonction de la renommée du constructeur du pont. Les constructeurs nord-américains et européens de renommée (internationale ou nationale) se voient accorder 5 points. Lorsque le constructeur est de renommée provinciale, il reçoit 2 points. Lorsqu'un pont a été construit par deux entreprises, on alloue des points au critère « constructeur » si l'une d'elles est renommée. C'est souvent le cas dans les projets de ponts métalliques où les unités de fondation sont



préparées par un entrepreneur local et la charpente métallique fabriquée et érigée par une entreprise de renom. Les entrepreneurs locaux, même s'ils bénéficient d'une certaine forme de popularité dans leur milieu, n'obtiennent qu'un point.

Pour les ponts couverts, l'évaluateur inscrit « ministère de la Colonisation » ou « ministère des Travaux publics ». La plupart de ces ponts ont été construits par de la main-d'œuvre locale, sous la direction d'ingénieurs et de contremaîtres expérimentés appelés « conducteurs de travaux du Ministère ».

Il est d'usage d'inscrire le(s) nom(s) sur la deuxième ligne au champ du critère « Constructeur » de la grille d'évaluation.

<b>CRITÈRE 3 – Constructeur</b>	
<b>Points</b>	<b>Type de structure (limité à 5 points)</b>
5	Constructeur de renommée nationale ou internationale *
2	Constructeur de renommée provinciale
2	Ministère de la Colonisation
2	Ministère des Travaux publics
1	Constructeur sans renom
0	Constructeur anonyme

* Constructeur de renommée nationale ou internationale (liste non exhaustive)	Points
American Bridge Co., Chicago	5
Clarke, Reeves & Co., Phoenix Bridge, Philadelphie	5
Cleveland Iron & Steel Works, Angleterre	5
Detroit Bridge & Iron Works, Detroit	5
Dominion Bridge Co., Lachine, QC	5
Gauthier et Julien, Portneuf, QC	5
Keystone Bridge Co., Pittsburgh	5
King Bridge Co., Claveland	5
McKinnon Steel Co., Sherbrooke, QC	5
Phoenixville Bridge Works Ltd, Philadelphia	5
Scherzer Rolling Lift Bridge Co., Chicago	5
Société Anonyme Internationale de Construction et d'Entreprises de Travaux Publics, Belgique	5
Strauss Bascule Bridge Co., Chicago	5
Wrought Iron Bridge Co., Canton, Ohio	5

Une fouille dans les sources ou une consultation auprès des organismes suivants permet de retracer le constructeur :

- Dossiers actifs du ministère des Transports du Québec en territoire (DT) et à la Direction des structures (DS);
- Plans du ministère des Transports du Québec (MTQ) ou autres;
- Dossiers semi-actifs conservés au Centre de documents semi-actifs des Archives nationales du Québec à Québec (ANQQ);

- *Société d'histoire locale ou régionale;*
- *Monographie de la municipalité et écrits historiques;*
- *Municipalité (procès-verbaux);*
- *Plaque du fabricant fixée au pont ou sur la plaque toponymique.*

## 2.4 CRITÈRE 4 – Longueur des travées

En fonction de la performance des différents sous-types de structure, le pointage croît proportionnellement à la longueur de la travée principale. Celle-ci peut être désignée longue, moyenne ou courte.

Pour les ponts couverts, les ponts à poutres triangulées en bois et en métal, les ponts en arcs en béton et en métal; les données disponibles sont colligées dans les tableaux 2-1 à 2-4. Pour les autres ponts une étude doit être réalisée en collaboration avec la Direction des structures.

Il est d'usage d'inscrire la longueur de la ou des travée(s) sur la deuxième ligne au champ du critère 4 de la grille d'évaluation.

<b>CRITÈRE 4 – Longueur des travées</b>	
<b>Points</b>	<b>Longueur de la travée (limité à 10 points)</b>
10	Travée longue
5	Travée moyenne
0	Travée courte

*La longueur de travée est mesurée sur les lieux ou relevée dans les sources suivantes :*

- *Dossiers actifs du ministère des Transports du Québec en territoire (DT) et à la Direction des structures (DS);*
- *Plans du ministère des Transports du Québec (MTQ) ou autres;*
- *Système de gestion des structures du Québec GSQ-6026.*

<b>Longueur des travées des poutres triangulées en bois et ponts couverts</b>		
<b>Type de poutre triangulée</b>	<b>Longueur de travée [ m ] Longue Moyenne Courte</b>	<b>Points</b>
À poinçon simple (King Post)	Plus de 14	10
	10 à 14	5
	Moins de 10	0
À poinçon double (Queen Post)	Plus de 18	10
	12 à 18	5
	Moins de 12	0
À poinçons multiples (multiple King Post)	Plus de 26	10
	17 à 26	5
	Moins de 17	0
Burr Arch (King Post Arch)	Plus de 38	10
	27 à 38	5
	Moins de 27	0
Howe	Plus de 33	10
	21 à 33	5
	Moins de 21	0
McCallum	Plus de 49	10
	25 à 49	5
	Moins de 25	0
Town québécois (Town élaboré)	Plus de 49	10
	32 à 49	5
	Moins de 32	0
Town intermédiaire	Plus de 49	10
	32 à 49	5
	Moins de 32	0
Town (Town lattice)	Plus de 49	10
	32 à 49	5
	Moins de 32	0

<b>Longueur des travées des poutres triangulées en métal</b>		
<b>Type de poutre triangulée</b>	<b>Longueur de travée [m] Longue Moyenne Courte</b>	<b>Points</b>
Baltimore (Petit)	Plus de 145 110 à 145 Moins de 110	10 5 0
Bollman	Plus de 28 25 à 28 Moins de 25	10 5 0
Camelback	Plus de 70 50 à 70 Moins de 50	10 5 0
Ferme en K	Plus de 180 120 à 180 Moins de 120	10 5 0
Fink	Plus de 38 30 à 38 Moins de 30	10 5 0
Greiner	Plus de 58 41 à 58 Moins de 41	10 5 0
Kellogg	Plus de 28 25 à 28 Moins de 25	10 5 0
Lenticulaire	Plus de 95 70 à 95 Moins de 70	10 5 0
Parabolique	Plus de 95 70 à 95 Moins de 70	10 5 0
Parker	Plus de 44 28 à 44 Moins de 28	10 5 0
Pegram	Plus de 145 95 à 145 Moins de 95	10 5 0
Pennsylvania (Petit)	Plus de 145 110 à 145 Moins de 110	10 5 0

<b>Longueur des travées des poutres triangulées en métal (suite)</b>		
<b>Type de poutre triangulée</b>	<b>Longueur de travée [m] Longue Moyenne Courte</b>	<b>Points</b>
Pony-Warren	Plus de 30	10
	20 à 30	5
	Moins de 20	0
Post	Plus de 70	10
	50 à 70	5
	Moins de 50	0
Pratt	Plus de 33	10
	21 à 33	5
	Moins de 21	0
Pratt (double intersection)	Plus de 67	10
	44 à 67	5
	Moins de 44	0
Pratt Half-Hip	Plus de 33	10
	21 à 33	5
	Moins de 21	0
Schwedler	Plus de 70	10
	50 à 70	5
	Moins de 50	0
Stearns	Plus de 45	10
	30 à 45	5
	Moins de 30	0
Truss leg bestead	Plus de 23	10
	16 à 23	5
	Moins de 16	0
Waddell « A »	Plus de 18	10
	13 à 18	5
	Moins de 13	0
Warren	Plus de 85	10
	50 à 85	5
	Moins de 50	0
Warren (avec verticales)	Plus de 85	10
	50 à 85	5
	Moins de 50	0
Warren (double intersection)	Plus de 88	10
	55 à 88	5
	Moins de 55	0
Wichert	Plus de 243	10
	182 à 243	5
	Moins de 182	0

<b>Longueur des travées des arcs en béton</b>			
<b>Type d'arc</b>		<b>Longueur de travée [m]</b> <b>Longue</b> <b>Moyenne</b> <b>Courte</b>	<b>Points</b>
À tablier inférieur	À tirant (Bowstring)	Plus de 60	10
		40 à 60	5
		Moins de 40	0
À tablier intermédiaire		Plus de 60	10
		40 à 60	5
		Moins de 40	0
À tablier supérieur	Raidi	Plus de 60	10
		40 à 60	5
		Moins de 40	0
	À pilettes	Plus de 60	10
		40 à 60	5
		Moins de 40	0
À tympan rigide		Plus de 25	10
		15 à 25	5
		Moins de 15	0

<b>Longueur des travées des arcs en métal</b>			
<b>Type d'arc</b>		<b>Longueur de travée [m]</b> <b>Longue</b> <b>Moyenne</b> <b>Courte</b>	<b>Points</b>
À tablier inférieur	À tirant (Bowstring)	Plus de 60	10
		40 à 60	5
		Moins de 40	0
	Avec poutre (Langer)	Plus de 100	10
		60 à 100	5
		Moins de 60	0
À tablier intermédiaire		Plus de 100	10
		60 à 100	5
		Moins de 60	0
À tablier supérieur	À pilettes	Plus de 100	10
		80 à 100	5
		Moins de 80	0

## 2.5 CRITÈRE 5 – Caractéristiques générales

Le catalogue de critères et la pondération proposée dans cette section conduisent l'évaluateur à reconnaître les caractéristiques contribuant à la valeur patrimoniale. Des points sont attribués pour la rareté d'un pont, son unicité ou son caractère distinctif ou remarquable.

Pour chaque sous-critère, de 5.1 à 5.5, une seule caractéristique est proposée.

Pour que soient reconnues toutes les caractéristiques particulières attribuables à un pont, le sous-critère 5.6 offre plusieurs caractéristiques distinctives. De plus, cette sous-section est illimitée, permettant ainsi que soient rattrapées certaines caractéristiques qui n'ont pu être choisies dans d'autres champs.

Aucune caractéristique propre aux ponts mobiles et suspendus n'est encore disponible dans la version 2011. Considérant leur complexité, l'évaluation patrimoniale de ces ouvrages d'art requiert une étude approfondie.

Pour compléter les critères 5.1 à 5.4, l'évaluateur consulte les tableaux 2-5 à 2-8 ou se sert de l'information reproduite sous les onglets correspondants des feuilles de la grille. Les zones ombragées en jaune dans les tableaux représentent les données changées depuis la dernière version.

### 2.5.1 CRITÈRE 5.1 – Unicité du sous-type

<b>CRITÈRE 5.1 – Unicité du sous-type</b>	
<b>Points</b>	<b>Unicité du sous-type de structure (limité à 35 points)</b>
35	Spécimen unique d'un sous-type en Amérique du Nord
25	Spécimen unique d'un sous-type au Québec
20	Premier spécimen d'un sous-type en Amérique du Nord
15	Premier spécimen d'un sous-type au Québec
15	Plus vieux spécimen d'un sous-type en Amérique du Nord
10	Plus vieux spécimen d'un sous-type au Québec



**2.5.2 CRITÈRE 5.2 – Rareté du sous-type**

<b>CRITÈRE 5.2 – Rareté du sous-type</b>	
<b>Points</b>	<b>Rareté du sous-type de structure (limité à 15 points)</b>
15	2 à 3 spécimens au Québec
10	4 à 9 spécimens au Québec
5	10 à 20 spécimens au Québec
0	Plus de 20 spécimens au Québec

**2.5.3 CRITÈRE 5.3 – Plus longue travée d'un sous-type**

<b>CRITÈRE 5.3 – Plus longue travée d'un sous-type</b>	
<b>Points</b>	<b>Plus longue travée d'un sous-type (limité à 15 points)</b>
15	En Amérique du Nord
10	Au Québec

**2.5.4 CRITÈRE 5.4 – Plus long pont d'un sous-type**

<b>CRITÈRE 5.4 – Plus long pont d'un sous-type</b>	
<b>Points</b>	<b>Plus long pont d'un sous-type (limité à 15 points)</b>
15	En Amérique du Nord
10	Au Québec

**Tableau 2-1** Rareté des ponts à poutres triangulées en bois au Québec

Type de poutre	Rareté en Amérique du Nord	Nombre de spécimens subsistants au Québec	Période de construction des ouvrages subsistants	Plus longue travée au Québec [m]	Plus long pont au Québec [m]
Howe	Répandu	1	1884	38,7	38,7
McCallum	Seul spécimen	1	1861	25,9	50,3
Poinçons multiples	Répandu	3	1886 @ 1914	32,9	33,8
Town et poinçon double	Seul spécimen	1	1898	25,3	151,7
Town québécois (Town élaboré)	Unique au Québec	67	1903 @ 1955	44,2	150,8
Town intermédiaire	Rare	3	1835 @ 1943	34,7	78,0
Town simple	Répandu	5	1881 @ 1920	31,5	62,8

Tableau basé sur les données extraites du système de gestion des structures GSQ, en date du 24 mai 2011

**Tableau 2-2** Rareté des ponts en arc en béton au Québec

Type arc		Rareté en Amérique du Nord	Nombre de spécimens subsistants au Québec	Période de construction des ouvrages subsistants	Plus longue travée au Québec [m]	Plus long pont au Québec [m]
Avec tirant (Bowstrin)	À tablier inférieur	Rare	1	1932	40,8	40,8
	À tablier intermédiaire	Rare	1	2011	68,5	79,7
À tablier intermédiaire		Rare	1	1963	82,9	83,8
À tympan rigide	À tablier supérieur	Répandu	41	1900 @ 1967	35,0	80,0
À pilettes		Répandu	3	1920 @ 1963	67,7	389,7
Raidi		Rare	2	1965 @ 1967	53,0	146,6

Tableau basé sur les données extraites du système de gestion des structures GSQ, en date du 24 mai 2011

**Tableau 2-3** Rareté des ponts en arc en métal au Québec

Type arc		Rareté en Amérique du Nord	Nombre de spécimens subsistants au Québec	Période de construction des ouvrages subsistants	Plus longue travée au Québec [m]	Plus long pont au Québec [m]
Avec tirant (Bowstring)	À tablier inférieur	Rare	3	1937 @ 1938	43,2	147,7
Avec poutre (Langer)		Répandu	8	1959 @ 1992	126,5	262,5
À treillis	À tablier intermédiaire	Rare	3	1933 @ 1967	335,3	2702,4
À pilettes	À tablier supérieur	Rare	2	1950 @ 1972	128,0	274,4

*Tableau basé sur les données extraites du système de gestion des structures GSQ, en date du 24 mai 2011*

**Tableau 2.4** Rareté des ponts québécois à poutres triangulées en métal

Type de poutre			Rareté en Amérique du Nord	Nombre de spécimens subsistants au Québec	Période de construction des ouvrages subsistants	Plus longue travée au Québec [m]	Plus long pont au Québec [m]	
Baltimore	À tablier inférieur		Réandu	11	1908 @ 1931	67,1	128,2	
	À tablier supérieur		-	1	1928 @ 1928	51,8	121,5	
Camelback	À tablier inférieur	SANS assemblages à cheville	Réandu	2	1922 @ 1929	63,3	109,3	
		AVEC assemblages à cheville	Rare	1	1895 @ 1895	44,7	44,7	
K	À tablier inférieur		Peu réandu	2	1898 @ 1929	334,4	3425,6	
	À tablier intermédiaire		Peu réandu	1	1917 @ 1917	548,6	997,6	
Parabolique			Trois spécimens	3	1891 @ 1892	80,7	81,7	
Parker			≤ 1930	Réandu	3	1916 @ 1929	58,1	133,0
			>1930	Réandu	1	1958 @ 1958	72,8	119,1
Pennsylvania			≤ 1930	Réandu	5	1886 @ 1927	65,0	374,5
			>1930	Réandu	6	1931 @ 1969	84,9	302,6
Schwedler			Deux seuls spécimens	2	1889 @ 1910	50,2	55,3	
Pratt	SANS assemblages à cheville	Pony		-	2	1890 @ 1923	33,0	33,0
		À tablier inférieur	≤ 1930	Réandu	33	1893 @ 1930	66,0	138,2
			>1930	Réandu	9	1932 @ 1965	68,9	960,0
		À tablier intermédiaire		Rare	1	1891 @ 1891	36,9	36,9
	À tablier supérieur		Réandu	3	1912 @ 1983	38,6	172,5	
	AVEC assemblages à cheville	À tablier inférieur		Rare	4	1889 @ 1919	62,5	100,5
		À tablier supérieur		Rare	1	1879 @ 1879	38,6	155,8
Warren	Simple verticale	Pony		Réandu	46	1910 @ 1955	34,3	61,9
		Autres		Réandu	22	1920 @ 1960	61,0	587,6
	Double verticale	À tablier inférieur		Réandu	9	1904 @ 1999	67,0	964,2
		À tablier intermédiaire		Peu réandu	1	1932 @ 1932	61,0	271,3
		À tablier supérieur		Réandu	2	1956 @ 1957	83,6	307,9
	À double intersection		Réandu	12	1887 @ 1966	114,0	238,0	

Tableau basé sur les données extraites du système de gestion des structures GSQ, en date du 6 janvier 2011

### 2.5.5 CRITÈRE 5.5 – Type d'assemblage

CRITÈRE 5.5 – Type d'assemblage	
Points	Types d'assemblage (limité à 10 points)
10	À chevilles (bois ou acier)
5	À rivets

*Le type d'assemblage est identifiable sur les lieux et sur les plans.*

### 2.5.6 CRITÈRE 5.6 – Caractéristiques particulières

Les critères et leur valeur en points énumérés dans les différentes listes découlent de l'analyse des caractéristiques des ponts du Québec et d'évaluations expérimentales. Les points fixés (valeur de 2 à 10) dépendent de la nature, de l'envergure et de la rareté du critère et la valeur de chacun d'eux est mise en balance par rapport à l'ensemble.

Pour refléter l'importance des caractéristiques particulières dans la valeur patrimoniale d'un pont, le pointage total du critère 5.6 n'est pas limité.

Il faut savoir que les caractéristiques des listes « Caractéristiques relatives aux ponts couverts » et « Caractéristiques relatives aux ponts en arc » peuvent être observables également sur les autres types de structure. Dans pareil cas, l'évaluateur y puise une caractéristique inventoriée sur le pont sous examen même s'il ne s'agit pas d'un même type.

Un glossaire des termes utilisés est présenté à l'annexe A.

<b>CRITÈRE 5.6 – Caractéristiques particulières</b>	
<b>Points</b>	<b>Caractéristiques distinctives (nombre de point illimité)</b>
10	Configuration géométrique exceptionnelle
10	Distinction d'un organisme national ou international (ONU, UNESCO, American Society of Civil Engineers [ASCE], Société canadienne de génie civil [SCGC], Ordre des ingénieurs du Québec [OIQ])
10	Spécimen unique d'un concepteur ou constructeur au Québec
10	Premier usage d'un matériau ou d'une technique pour un élément principal au Québec
10	Désignation d'importance historique - Commission des lieux et monuments historiques du Canada
10 8 6	Statut juridique en vertu de la Loi sur les biens culturels québécois : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Classement</li> <li>• Reconnaissance</li> <li>• Citation</li> </ul>
5	Élément structural décoratif
5	Élément non structural décoratif
5	Élément structural distinctif du concepteur ou du constructeur
5	Élément non structural distinctif du concepteur ou du constructeur
5	Élément breveté
5	Élément ou accessoire en fer forgé ou en fonte
5	Poutre en bois lamellé-collé
5	Premier usage d'un matériau ou d'une technique pour un élément secondaire au Québec
5	Unité ou unités de fondation en maçonnerie ou en pierre
4	Inventorié au Répertoire du patrimoine culturel du Québec

Pour dresser la liste des caractéristiques du pont sous étude, l'évaluateur consulte les plans et les dossiers du pont (soit au Ministère en territoire, à la Direction des structures ou ailleurs) et valide les informations recueillies par un relevé sur le site. Une observation détaillée du pont permet d'achever l'inventaire. **Dans tous les cas, une visite du pont est requise.**

### **Exemples de caractéristiques :**

#### Éléments structuraux décoratifs

*Des formes artistiques ou inhabituelles des poutres, des arcs ou de la dalle elle-même, un portique cintré en acier, une colonne composée, des appareils d'appui d'époque hors du commun, des piles ou des culées présentant une géométrie exceptionnelle (redans, bossage dans l'appareil de parement), etc.*

#### Éléments non structuraux décoratifs

*Tout élément ou accessoire non structural, tel que des balustrades, des pilastres ou des parapets ornementaux, des dispositifs de retenue non usuels et décoratifs (poteaux d'extrémité ornementaux ou grillage du dispositif de retenue d'époque), des portiques de pont à poutres triangulées comportant certains éléments décoratifs (fleurs de lys, étendard ou autre), des lampadaires exceptionnels ou encastrés, etc.*

#### Éléments structuraux distinctifs du concepteur, du constructeur ou d'une région

*Ces éléments se trouvent surtout dans les ponts du 19<sup>e</sup> siècle : des colonnes Phoenix ou des assemblages à chevilles. Par exemple, l'incorporation d'éléments structuraux rarement utilisés comme des colonnes de pylônes d'un pont suspendu ou un profilé d'un pont à poutres triangulées, gabarits de certains ponts couverts de dernière génération de l'Abitibi, etc., peuvent être des éléments distinctifs du concepteur.*

#### Éléments non structuraux distinctifs du concepteur, du constructeur ou d'une région

*Les plaques de fabricant (signatures) ou l'application de motifs sur les surfaces de béton (soient des côtés extérieurs des parapets de pont ou des culées) peuvent également être propres à certains concepteurs ou constructeurs, « robe » d'un pont couvert portant une particularité régionale, etc.*

#### Éléments brevetés

*À l'occasion, des recherches minutieuses effectuées dans les plans, les devis ou les dossiers d'archives d'un pont permettent de retracer ce genre d'information. Par exemple, les poutres triangulées en bois de type « Town simple » de l'architecte Itiel Town, les colonnes « Phoenix » de la Phoenix Bridge ou les dispositifs des ponts mobiles sont des éléments brevetés aux États-Unis à une autre époque.*

#### Éléments ou accessoires en fer forgé ou en fonte

*Ces éléments se trouvent surtout sur les ponts à poutres triangulées en métal : poteaux d'extrémités ornementaux, lampadaires, etc. La consultation des plans et des dossiers peut fournir l'information sur le type de métal utilisé.*

#### Unités de fondation en maçonnerie ou en pierre

*Une visite des lieux précise l'information. Il faut cependant s'assurer que ces éléments de fondation ne sont pas recouverts partiellement ou complètement de béton. Dans un tel cas, ils perdent tout leur cachet. Des valeurs seront alors soustraites du pointage initial au critère 6 « Degré d'authenticité ».*

#### Configuration géométrique exceptionnelle

*Un pont peut se différencier des autres d'un même sous-type par son originalité, telle qu'une poutre triangulée en bois mixte Town/poinçon double, un pont couvert d'inspiration américaine, une ferme en K cantilever, un pont en arc de géométrie inhabituelle, un pont à poutres triangulées à tablier inférieur en biais, une travée d'approche singulière, etc.*

Premier pont pour lequel on a fait usage d'un matériau nouveau ou d'une technique innovante.

*Voici quelques exemples :*

- Première mondiale : l'aluminium utilisé en 1950 pour la charpente du pont de Jonquière;*
- Les premiers ponts rivetés sur le continent en 1888;*
- Les premiers ponts à charpente galvanisée à chaud en 1963;*
- Le pont à La Pérade où pour la première fois au Canada on employa la soudure en 1936;*
- Les méthodes de montage conçues spécialement pour certaines structures, telles que les ponts de Québec (1917) et de l'île d'Orléans (1935), ou tout autre pont d'envergure exigeant une ingénierie nouvelle pour le montage.*



<b>CRITÈRE 5.6 – Caractéristiques relatives aux ponts couverts</b>	
<b>Points</b>	<b>Caractéristiques relatives aux ponts couverts (nombre de point illimité)</b>
10	Élément structural distinctif - Town québécois
10	Jambes de force courbes taillées dans une racine
10	Portique de colonisation
10	Portique d'inspiration américaine
10	Travées d'approche
7	Lambris vertical à couvre-joint
5	Contreforts à mi-travée des poutres triangulées
5	Contreforts aux extrémités des poutres triangulées
5	Cordes supérieures et inférieures doubles
5	Couverture en bardeaux de cèdre
5	Jets d'eau aux jambages, aux murs latéraux, aux culées ou aux piliers
5	Lambris vertical
5	Largeur de chaussée inhabituelle de 4900 mm et plus
5	Portique à linteau cintré
5	Portique à linteau droit
5	Portique avec avant-toit
5	Portique avec jambages évasés
4	Larmiers à faux cintre
4	Plancher avec roulières
4	Portique avec entablement
4	Portique sans jambage
3	Cordes supérieures doubles et inférieures simples
3	Jets d'eau à l'ouverture
3	Ouvertures latérales non usuelles (deux ouvertures dans le lambris, ouverture à la partie supérieure du lambris ou ouverture à la mi-hauteur du lambris)
3	Portique à linteau partiellement cintré

<b>CRITÈRE 5.6 – Caractéristiques relatives aux ponts couverts</b>	
3	Portique Town québécois avec un dégagement vertical de 4300 mm et plus
3	Toit à pente forte (pente de 35 degrés et plus)
3	Toit plat (pente de moins de 25 degrés)
2	Ouvertures latérales en pointe de flèche

Un écorché d'un pont couvert de sous-type Town québécois, est présenté à l'annexe A.

Le livre « Les ponts couverts au Québec », publié par Les Publications du Québec, est une source d'informations sur le sujet.

De l'information sur les ponts couverts est disponible sur Internet. Citons ici quelques sites :

- *Ministère des Transports du Québec*  
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil>
- *Société québécoise des ponts couverts (SQPC)*  
<http://www.angelfire.com/pq/sqpc/> Ce site est maintenu ouvert malgré la dissolution de la SQPC en mai 2002.

<b>CRITÈRE 5.6 – Caractéristiques relatives aux ponts en arc</b>	
10	Arcs multiples :
8	• 5 arcs et plus
6	• 4 arcs
4	• 3 arcs
4	• 2 arcs
10	Ouïe
	Surbaissement de l'arc (flèche/portée) supérieur à :
10	• 1/12
5	• 1/8
2	• 1/5
10	Tourelle
10	Voussoirs ou parement avec appareil de type voussoirs
5	Arc à anse de panier (surbaissé)
5	Arc brisé (ogive)
5	Arc dissymétrique

<b>CRITÈRE 5.6 – Caractéristiques relatives aux ponts en arc</b>	
5	Arc semi-elliptique
5	Arceaux
5	Arcs parallèles (superposés)
5	Balcon
5	Balustrade néoclassique (dispositif de retenue)
5	Cartouche ornementale
5	Chaperon (d'avant-bec ou d'arrière-bec)
5	Pilettes
5	Tympan rigide en retrait ou ajouré
De 2 à 5	Corniche (selon l'esthétique)
De 2 à 5	Modillon de corniche (selon l'esthétique)
De 2 à 5	Redans (mur ou pilastre) (selon le nombre de redans)
4	Pilastre
3	Avant-bec ou arrière-bec
3	Bandeau
3	Bossage dans l'appareil de
3	Couronnement d'un élément en béton
2	Arc plein cintre (circulaire) rehaussé
2	Arc polygonal
2	Clé de voûte
2	Cordon (d'archivolte ou décoratif)
2	Parapet
2	Piédroit

Pour la définition des termes des ponts en arcs, se référer à l'annexe A.

## **2.6 CRITÈRE 6 – Degré d'authenticité**

Les ponts profitent automatiquement d'un pointage initial d'une valeur de 15 points pour leur authenticité structurale, architecturale et historique.

L'authenticité est une notion de premier plan dans le domaine du patrimoine et l'*Orientation ministérielle sur l'identification et la gestion des ponts à valeur patrimoniale* en fait l'un de ses principes de conservation.

Un pont est dit authentique, lorsque le système structural et les unités de fondation sont tels qu'à l'origine. Aucun pointage n'est alors à déduire.

Afin de discerner les modifications survenues au fil du temps à un pont, son aspect original est retracé à partir des plans, de photographies témoins et des devis et comparé de visu avec son état actuel. L'évaluateur porte une attention toute particulière au degré d'altération visible sur la structure, selon que les travaux respectent les règles de l'art.

À l'inverse lorsqu'une intervention inappropriée est reprise en accord avec les principes de conservation du patrimoine, les points auparavant perdus sont récupérés.

La méthode d'évaluation patrimoniale réduit le pointage initial pour chacune des interventions qui altère l'apparence, transfère la fonction porteuse ou montre qu'on a utilisé des techniques de réparation ou des matériaux incompatibles avec la structure d'origine et ce, jusqu'à un nombre cumulatif de 15. Un pont ne peut perdre au-delà du pointage initial fixé pour le critère 6 « Degré d'authenticité ».

<b>CRITÈRE 6 – Degré d'authenticité</b>	
<b>Points à déduire</b>	<b>Degré d'authenticité (nombre de points initial de 15)</b>
15	Pont déplacé sur un nouveau site après 1960
10	Fonction porteuse transférée à un système structural incompatible
7	Géométrie de la poutre maîtresse changée
5	Caillebotis remplacé par un autre type de platelage
5	Dispositifs de retenu sur le pont remplacés par un autre type de dispositif
5	Appareils d'appui à rouleaux remplacés par un autre type d'appareil
5	Géométrie d'une ou des membrures principales changée
5	Platelage en bois remplacé par un autre type
De 2 à 5	Élément ornemental ou décoratif disparu ou altéré (selon l'importance de l'élément)
De 2 à 5	Transfert d'efforts d'éléments secondaires (selon l'importance de l'élément)
4	Entretoises et/ou longerons ajoutés au tablier
3	Ajout de tirants à la poutre triangulée après 1960
3	Chevilles de bois remplacées par des boulons ou des clous
3	Culée ou pile modifiée
3	Dispositif de retenue sur le pont remplacé
3	Rivets remplacés par des boulons
2	Ajout d'un revêtement bitumineux (absent à l'origine) sur le tablier
2	Ouverture latérale modifiée
2	Portique modifié
2	Réparation partielle d'une membrure changeant la géométrie
2	Type de recouvrement de la toiture d'un pont couvert changé

## 2.7 CRITÈRE 7 – Ancienneté

Le pointage alloué pour l'ancienneté est fonction de l'année de construction du système structural du pont, sans égard à celle des unités de fondation. La pondération est la même peu importe le type de structure.

Le découpage en quatre périodes est représentatif des courants ayant marqué l'ingénierie des ponts au Québec et en Amérique du Nord.

L'évaluateur doit prendre garde aux années de construction. Quelquefois, la date connue est erronée : les culées ont été reconstruites et l'année correspond plutôt à cet événement. Parfois, une charpente métallique recyclée remonte à vingt ou trente ans plus tôt.

<b>CRITÈRE 7 – Ancienneté</b>	
<b>Points</b>	<b>Ancienneté (nombre de points limité à 10 points)</b>
10	Avant 1900
7	De 1900 à 1930
3	De 1931 à 1950
0	Après 1950

Une fouille dans les sources ou une consultation auprès des organismes suivants permet de retracer l'année de construction :

- *Dossiers actifs du Ministère des Transports du Québec en territoire (DT) et à la Direction des structures (DS);*
- *Plans « tels que construits »; du Ministère des Transports Québec (MTQ) ou autres;*
- *Système de gestion des structures du Québec GSQ-6026;*
- *Dossiers conservés au Centre de documents semi-actifs des Archives nationales du Québec à Québec (ANQQ);*
- *Société d'histoire locale ou régionale;*
- *Monographie de la municipalité et écrits historiques;*
- *Municipalité (procès-verbaux);*
- *Plaque du fabricant fixée au pont ou sur la plaque toponymique.*

## **2.8 CRITÈRE 8 – Importance historique**

Des points sont attribués pour l'influence de la mise en service du pont sur le développement et l'histoire de la communauté.

<b>CRITÈRE 8 – Importance historique</b>	
<b>Points</b>	<b>Importance historique (limité à 10 points)</b>
10	Est à l'origine de la localité
8	A grandement contribué à l'histoire de la communauté
6	Est à l'origine d'une histoire ou d'une légende
5	A contribué au développement de la communauté

4	Constitue un élément accessoire d'une histoire ou d'une légende
2	A eu une influence mitigée sur le développement de la communauté
0	N'a eu aucune influence sur le développement de la communauté

Les renseignements nécessaires sont obtenus en consultant un historien amateur ou professionnel de la région. Souvent, les gens du milieu connaissent mieux que quiconque l'influence qu'a pu représenter la mise en service d'un pont sur le développement de la municipalité ou de la région. L'évaluateur peut également consulter les sources et documents suivants :

- Société d'histoire locale ou régionale
- Monographie de la municipalité et écrits historiques;
- Municipalité (procès-verbaux).

## 2.9 CRITÈRE 9 – Qualité du paysage

De visu sur le site, l'évaluateur apprécie le facteur paysage dans l'environnement immédiat du pont selon certains critères :

CRITÈRE 9 – Qualité du paysage	
Points	Qualité du paysage (limité à 10 points)
10	Paysage comprend un ou des éléments naturels ou humanisés exceptionnels (chute, cascade, site d'observation, marées, hameau, etc.)
De 8 à 9	Paysage comprend un ou des éléments naturels ou humanisés exceptionnels (chute, cascade, site d'observation, marées, hameau, etc.), mais avec des éléments dégradés ou irritants
De 7 à 8	Paysage harmonieux d'intérêt
De 5 à 6	Paysage naturel ou bâti harmonieux
De 1 à 4	Paysage naturel ou bâti dégradé mais récupérable
0	Paysage dégradé et irrécupérable

## 2.10 CRITÈRE 10 – Potentiel de mise en valeur

Un pointage limite, de 15, est accordé à un pont dont la mise en valeur est facilitée par son accessibilité ou par des aménagements près du site.

### 2.10.1 CRITÈRE 10 a) - Accessibilité

<b>CRITÈRE 10 a) – Accessibilité</b>	
<b>Points</b>	<b>Potentiel de mise en valeur – Accessibilité (limité à 5 points)</b>
5	Situé le long d'un circuit touristique
5	Situé le long d'une autoroute ou d'une route nationale
4	Situé le long d'une route régionale ou d'une collectrice
3	À moins de 3 km d'une autoroute ou d'une route nationale
2	À plus de 3 km et moins de 10 km d'une route régionale ou d'une collectrice
1	Sur une route locale ou d'un accès aux ressources
0	À plus de 3 km d'une route locale ou d'un accès aux ressources

*La classification fonctionnelle d'une route, définie par le Ministère, est disponible au système de gestion des structures du Québec GSQ-6026. Il est également disponible, directement à la source, au système de la base géographique routière BGR-6025.*

Si un pont est situé à moins d'un kilomètre d'un réseau routier, il est considéré situé le long de ce réseau.

#### **Sécurité pour les piétons et les cyclistes**

Lorsque l'accessibilité au pont est sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, 5 points supplémentaires sont alloués. Un pont est considéré d'accessibilité sécuritaire lorsqu'il y a présence d'un trottoir, d'une piste cyclable, d'une passerelle, d'un accotement, d'une signalisation, etc.

Dès que dans la liste déroulante, l'énoncé « Le pont est accessible de façon sécuritaire pour les piétons et les cyclistes » est sélectionné au champ « Choix - sécurité pour les piétons et les cyclistes », 5 points sont automatiquement ajoutés au critère d'accessibilité 10 a) « accessibilité ».

<b>Points</b>	<b>Sécurité pour les piétons et les cyclistes (limité à 5 points)</b>
5	Le pont est accessible de façon sécuritaire pour les piétons et les cyclistes
0	Le pont n'est pas accessible de façon sécuritaire pour les piétons et les cyclistes



## 2.10.2 CRITÈRE 10 b) - Aménagements à proximité

<b>CRITÈRE 10 b) – Aménagements à proximité</b>	
<b>Points</b>	<b>Potentiel de mise en valeur – Aménagements à proximité (limité à 5 points)</b>
5	Parc routier avec services à proximité
4	Parc routier sans services à proximité
3	Stationnement aménagé
3	Point d'accès à un parc public, une Z.E.C. ou autre
2	Stationnement vague (non aménagé)
1	Aucun aménagement mais un potentiel
0	Aucun potentiel pour un aménagement (en raison de contraintes physiques)

## 2.11 CRITÈRE 11 – Intérêt pour la conservation

Des points sont accordés selon l'intérêt pour la conservation du pont.

Différents indices témoignent de l'intérêt pour la conservation. Par exemple, un panneau de bienvenue aux portes de la municipalité qui affiche une image du pont ou en fait la promotion, un espace récréatif ou de plaisance aménagé aux abords du pont, l'organisation d'un festival, d'une fête ou d'une kermesse sur le site, une brochure touristique qui fait la publicité du pont, les circuits régionaux, nationaux, américains, etc., de visites de ponts ou l'indication du pont sur les cartes routières.

<b>CRITÈRE 11 – Intérêt pour la conservation</b>	
<b>Points</b>	<b>Intérêt du milieu pour la conservation (limité à 10 points)</b>
10	Unanime et gestes faits (mise en valeur, entretien, attrait touristique, etc.)
8	Unanime mais aucune action concrète
6	Quasi unanime
4	Discordant ou mitigé
2	Indifférence
0	Opposition

*Afin d'évaluer l'intérêt pour la conservation, la municipalité demeure la source principale de l'évaluateur.*

*Toutefois, une enquête menée auprès des organismes suivants permet à l'évaluateur de choisir le critère plus représentatif :*

- La société d'histoire locale ou régionale;*
- Les groupes de conservation.*