



photo: Office du tourisme
et des congrès de Québec

Le pont de Québec, ruine ou monument?

PAR ISABELLE PARADIS

Aux yeux des experts, le pont de Québec représente un véritable chef-d'œuvre d'ingénierie et, pour les passionnés, il constitue rien de moins que la huitième merveille du monde. Mais quoi qu'on en pense, le pont de Québec demeure avant tout une infrastructure routière, vieillie par les années et dont l'état actuel soulève bien des questions.

Depuis le 2 octobre 1900, jour de la cérémonie soulignant le début des travaux de construction, on peut dire qu'il en a coulé de l'eau sous le pont. Le désir de battre le record

mondial en construisant le plus grand pont cantilever au monde aura coûté la vie à 76 ouvriers, le 29 août 1907. Une commission royale d'enquête a conclu à l'époque que l'incident était attribuable à une erreur de jugement des deux ingénieurs de la Phoenix Bridge Corporation, qui ont modifié la longueur de la portée libre du pont sans que le reste de la structure ne soit corrigé. Arrive ensuite la catastrophe du 11 septembre 1916, où 13 personnes perdent la vie à la suite de l'effondrement de la travée centrale. Puis la saga de la propriété, qui se termine le 30 juillet 1993 par la cession du pont de Québec au Canadien National (CN), par le gouvernement fédéral. Encore plus près de nous, le

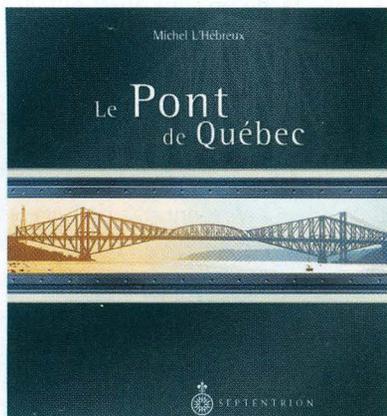
pont fait encore parler de lui en raison des travaux d'entretien et de mise en valeur, dont le fameux projet d'éclairage. Tout récemment, un barreau de la rampe piétonnière a cédé sous le poids d'un jeune enfant, remettant alors en cause l'entretien et la sécurité du pont.

Pourtant, la Coalition pour la sauvegarde et la mise en valeur du pont de Québec avait sonné l'alarme il y a plusieurs années, en se basant sur le rapport d'étude de la firme étasunienne Modjeski and Masters, rendu public en 1995. Ce rapport mentionnait que des travaux importants étaient à prévoir dans les cinq prochaines années, afin d'éviter une détérioration importante de la structure. « Si la Coalition n'avait pas été présente en 1995 et 1996 pour forcer l'implication de toutes les parties, le pont serait fermé aujourd'hui », affirme Jacques Jobin, conseiller municipal à la Ville de Québec et président de la Coalition. Le rapport a donc permis une entente tripartite entre le CN, propriétaire du pont, Transports Québec, le principal utilisateur, et le gouvernement fédéral, dans l'élaboration d'un plan de réfection. Le budget alloué pour la rénovation a été fixé à 60 millions de dollars répartis comme suit : 36 millions du CN, 18 millions du provincial et 6 millions du fédéral. Les travaux ont été entrepris en 1996 et se termineront en 2006.

Cher entretien...

Pour ce qui est de la voie carrossable et du trottoir, la responsabilité de l'entretien revient à Transports Québec. Une couche d'asphalte a été ajoutée cette année pour améliorer l'état de la chaussée. « La voie commençait à s'effriter et à nuire au confort de la route. Mais son état est correct, c'est-à-dire qu'elle remplit son mandat et qu'elle est sécuritaire », précise André Caron, directeur territorial de Chaudières-Appalaches à Transports Québec.

Pour Michel L'Hébreux, auteur du livre *Le pont de Québec* et membre de la Coalition, c'est l'entretien du trottoir qui fait défaut. « Transports Québec n'a rien fait depuis 1987. Il y a eu négligence et malheureusement, ça prend des incidents pour faire réagir », déplore-t-il. Mais André Caron n'est pas de cet avis. « La rampe a été installée en 1987 et on en assure un entretien régulier », se défend-il. Il explique



Le pont de Québec,
aux éditions Septentrion,
par Michel L'Hébreux.

- Agenda philanthropique -

Cette rubrique s'adresse
aux organismes philanthropiques
et caritatifs actifs dans la région de Québec.
Elle propose un survol des événements à venir.
Vous pouvez nous joindre par courrier électronique
à redaction@magazineprestige.com
ou par télécopieur au (418) 683-2899.

Défilé de mode Georges Rech, Cheïkha l'Intemporelle et Josée Laurent

Au profit de la Fondation de la Maison Michel-Sarrazin

Lundi 18 octobre, 18 h 30

Centre commercial Place Ste-Foy

Présidence d'honneur : Christianne V. Blanchet, de Lussier
cabinet d'assurances et services financiers

Carte : 100\$ (cocktail et défilé)

Information : 687-6084 ou fondation@lmms.qc.ca

Déjeuner-bénéfice Arts & Affaires

Au profit du Théâtre du Gros Mécano

Lundi 25 octobre, 11 h 30

Restaurant Le Parlementaire, Hôtel du Parlement

Présidence d'honneur : Florent Bélanger, président-
directeur général de la Maison Orphée

Information : Hélène Basque, (418) 649-0092

Soirée dégustation Portos et Fromages

Au profit de la Fondation Robert-Giffard

Mardi 26 octobre, 18 h

**Centre hospitalier Robert-Giffard,
salle Marie-Renouard**

Présidence d'honneur : Janine Matte, pharmacienne,
propriétaire de la pharmacie Matte et Petit

Entrée : 125\$

Information : 663-5155

Brunch familial Apprendre à jongler avec l'arthrite

Au profit de La Société d'arthrite

Dimanche 31 octobre, 10 h 30

Salle de bal du Hilton Québec

Présidence d'honneur : Jacques Tanguay, vice-président
et directeur général d'Ameublements Tanguay

Carte : 300\$ (deux adultes et deux enfants)

Information : 692-0220 ou msavard@qc.arthritis.ca

que des inspections se font de façon régulière et que plus de 130 remplacements ont été effectués par mesure de prévention. Denis Beaulieu, vice-président au développement des technologies du CRIQ, estime aussi que l'entretien de la rampe n'a pas été adéquat et ajoute que la nature de l'acier est aussi en cause. « La rampe est fabriquée avec un acier ordinaire, qui corrode vite, surtout par le calcium qui s'y attaque », constate-t-il.

Quant à la superstructure, c'est le CN qui a la responsabilité de son entretien. L'entreprise fait remarquer que la structure est en bon état et, sur ce point, toutes les parties semblent du même avis. Pour le CN, l'intégrité du pont est une priorité qui s'inscrit dans d'importants travaux de prévention. Pierre Leclerc, premier directeur des communications au CN région de l'est du Canada, précise : « Notre priorité c'est la sécurité en tout temps. Le pont est solide pour longtemps. On fait la réfection pour augmenter sa durée de vie de 100 ans ». Denis Beaulieu partage aussi cet avis et n'a aucune crainte quant à la solidité du pont. Il explique que dans toutes les constructions de ce type, un facteur de sécurité de 1,6 à 2 est appliqué, permettant ainsi à la structure d'atteindre une capacité jusqu'à deux fois plus grande que ce pour quoi elle est destinée. Le pont de Québec supporte 40 % de sa capacité totale. « Le pont est surdimensionné c'est certain. Il est tombé à l'époque parce qu'il n'était pas en mesure de supporter son poids mort. Alors lorsqu'ils l'ont reconstruit, ils n'ont pas pris de chance », assure-t-il.

Malgré tout, la coalition s'inquiète. L'échéancier s'achève, le budget s'épuise et les travaux sont loin d'être terminés. M. Jobin estime que seulement un tiers du pont sera repeint à l'échéance des travaux. On arrive au même constat du côté du CN. « Le pont ne pourra être repeint entièrement dans les deux années qui restent », confirme M. Leclerc. Pour Denis Beaulieu, ce n'est maintenant qu'une question d'esthétique. « L'important, c'est que toutes les réparations qu'il y avait à faire (selon le rapport de Modjeski and Masters) ont été faites », indique-t-il. Michel L'Hébreux, pour sa part, soutient que le rapport Modjeski and Masters ne donnait pas un portrait juste de la situation. Il ajoute pourtant qu'à ce jour, il n'existe pas d'étude aussi sérieuse qui permettrait d'évaluer précisément l'état actuel du pont.

Mais la question demeure : qui va déboursier pour terminer les travaux ? Selon Jacques Jobin, il manquerait 50 millions de dollars pour terminer la revitalisation du pont. Mais M. Leclerc ne partage pas cet avis. « Il n'y a rien qui nous permet de confirmer le chiffre avancé par la Coalition », répond-il. Pour M. Jobin, il est clair que toutes les parties devront mettre la main à la pâte. « La contribution de Transports Québec est ridicule si l'on tient compte qu'il est

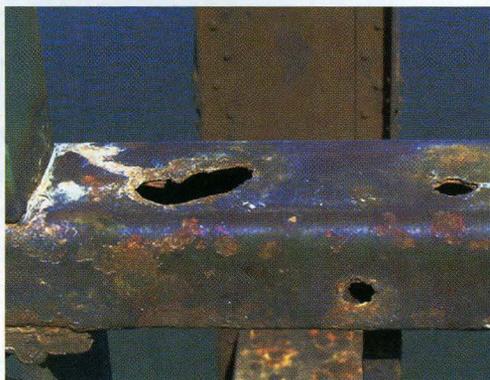
le principal utilisateur du pont », déplore-t-il. Du côté du fédéral, le président de la Coalition est formel : « L'équité voudrait que le fédéral investisse davantage dans ce projet. Il ne met que 6 millions alors qu'il investit 440 millions de dollars dans l'entretien et la réfection des ponts de Montréal », dénonce-t-il. Mais le CN ne semble pas disposé à parler du budget. « Je ne crois pas que le CN va réinjecter des sous. On s'en tient au budget initial. Nous sommes trois dans le dossier et il y aura certainement des discussions à ce sujet », confie M. Leclerc.

Un nouveau pont ?

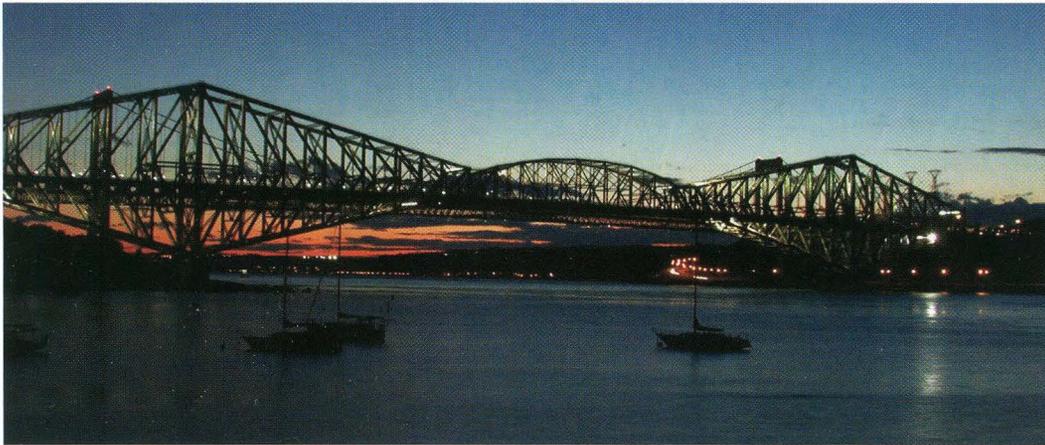
Et pourquoi ne pas retenir l'idée déjà avancée par la Coalition en guise de moyen de pression, soit de démolir le pont et d'en construire un autre ? Selon Transports Québec, reconstruire un pont comme le pont

Pierre-Laporte coûterait aujourd'hui 150 millions de dollars et son entretien annuel s'élèverait environ à 200 000 \$. Mais pour Michel L'Hébreux, il s'agit là d'une pure fiction : « La démolition du pont n'a jamais été une hypothèse sérieuse », affirme-t-il, soulignant que le pont de Québec a été reconnu Monument international de génie civil en 1987 et qu'il serait ridicule de s'en défaire.

Pour sa part, M. Beaulieu fait remarquer que la démolition d'un pont est une tâche presque aussi difficile que sa construction. « En 1987, on estimait le coût de démolition du pont de Québec à 120 millions de dollars. Alors imaginez aujourd'hui », souligne-t-il. Mais est-ce raisonnable de consacrer une somme aussi considérable à l'entretien d'un pont ? Pour Michel L'Hébreux, la réponse est sans équivoque : « Bien d'autres pays n'ont pas hésité à le faire », souligne-t-il. Citons entre autres l'Écosse, qui possède le deuxième plus grand cantilever au monde, le Firth of Forth Bridge parachevé en 1890.

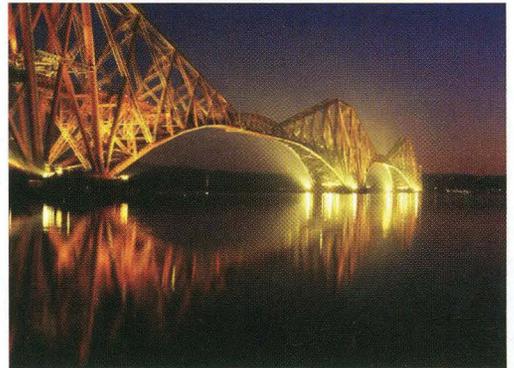


Les travaux de restauration entrepris en 1996 sont loin d'être terminés.



Le pont de Québec est le plus grand cantilever au monde. Ci-dessous, le deuxième plus grand est le Firth of Forth Bridge, en Écosse, parachevé en 1890.

Tant les experts que les passionnés reconnaissent que le pont de Québec est sécuritaire pour encore plusieurs années. Ce n'est donc pas la question de la sécurité qui oppose les parties. Le débat de fond s'articule plutôt autour de l'esthétique du plus grand cantilever au monde, monument international de génie civil et porte d'entrée de la capitale. Les travaux de revitalisation tomberont-ils à l'eau? Chose certaine, on comprend que le débat sera lancé de nouveau et que la Coalition devra déployer toutes ses armes pour faire en sorte que les parties engagées investissent dans la poursuite du projet. ■



Une équipe en mode **Création**

Quel que soit le projet...

Logo, brochure corporative, dépliant, encart promotionnel et institutionnel, annonce publicitaire pour magazine, journal ou panneau-réclame... Pour tout ce qui s'imprime, nos concepteurs graphiques chevronnés mettront vos atouts en lumière.

*Optez pour le mode création.
Vivez la dimension Mégapro!*




MEGAPRO
CRÉATIVITÉ



305, boulevard René-Lévesque Ouest, Québec (Québec) G1S 1S1

 (418) 683-7215  (418) 683-2899  www.megapro.ca