

GRAND DOSSIER

# LE PONT DE QUÉBEC



ACRGTO

## PLUS D'UN SIÈCLE D'HISTOIRE POUR UN PONT EMBLÉMATIQUE

Emblème de la capitale  
québécoise, le pont  
de Québec a soufflé  
107 bougies cette année.  
p. 12

## LA NÉCESSAIRE PARTICIPATION D'HYDRO-QUÉBEC

Tour d'horizon  
du réaménagement  
du secteur au nord  
des ponts.  
p. 18

## UN LIEN DE TRANSPORT RÉGIONAL ESSENTIEL

L'importance économique  
d'un pont centenaire.  
p. 22

## DE GRANDS TRAVAUX À VENIR

Le programme  
de réhabilitation prévoit  
un investissement de 1,5 G\$  
sur 25 ans.  
p. 26

## UN PONT ET SES LÉGENDES

Quelques mythes sur le pont  
de Québec qui ont traversé  
les décennies.  
p. 30





# PLUS D'UN SIÈCLE D'HISTOIRE POUR UN PONT EMBLÉMATIQUE

Emblème de la capitale québécoise, le pont de Québec a soufflé 107 bougies cette année. Rétrospective sur plus d'un siècle d'histoire, parsemé d'embûches, de réussites et de mystères.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL

**Photo page de gauche :**  
Cette photographie représente l'armature du pont de Québec en construction. On y voit plusieurs travailleurs.

**Photo ci-contre :**  
Affiche faisant la promotion de la construction du pont de Québec. On voit un dessin du pont proposé. Des bateaux à vapeur circulent sur le fleuve. Il y a les portraits en médaillon de sir Wilfrid Laurier et Simon-Napoléon Parent, président de la Compagnie du Pont de Québec. On cite les dimensions du pont ainsi que les ingénieurs, Theodore Cooper et E.-A. Hoare et les dirigeants de ce projet. L'affiche a été produite avec les compliments de Georges Tanguay, maire de Québec. Il s'agit d'une lithographie originale.



PHOTOS : VILLE DE QUÉBEC.

Alors que le réseau ferroviaire prenait de l'expansion au Canada, essor prometteur pour le transport de marchandises et de personnes, le pont de Québec a été conçu à la fin du 19<sup>e</sup> siècle afin de relier les deux rives du Saint-Laurent, non loin du cap Diamant, et de faciliter les transits vers les chemins de fer américains.

«C'est un monument déjà, en partant, souligne Jean-Louis Vallée, président de la Société d'histoire de Sillery. Au départ, c'est le lien qui va se faire entre la Rive-Sud et la Rive-Nord de Québec, deux secteurs qui se sont développés jusque-là en parallèle.»

C'est l'ingénieur américain Theodore Cooper qui fut chargé de concevoir l'imposant ouvrage de fer, son projet devançant celui du célèbre Gustave Eiffel.

Le 2 octobre 1900, le premier ministre sir Wilfrid Laurier pose la pierre angulaire du projet d'infrastructure marquant la construction du plus important pont de son genre par la Quebec Bridge and Railway Company.

«C'est un grand projet pour le gouvernement du Canada et pour le gouvernement du Québec, qui veulent mettre de l'avant la capacité des ingénieurs et des ouvriers d'ici de construire de grandes choses», souligne Jean-Louis Vallée.



CET ACCIDENT S'EXPLIQUE ENTRE AUTRES  
PAR DES ERREURS DE CALCUL SUR LE POIDS  
RÉEL DU PONT PAR RAPPORT À SA FUTURE  
CAPACITÉ PORTANTE.

DEUX DÉSASTRES

Le 29 août 1907, l'impensable se produit : une part importante de la structure du pont s'effondre, entraînant dans la mort 75 ouvriers, dont 33 travailleurs autochtones, et en blessant de nombreux autres.

« Parmi les victimes, on compte un grand nombre de Mohawks [de la région de Kahnawake], rappelle M. Vallée. À cette époque, on croyait qu'ils ne souffraient pas du vertige. »

Pour honorer la mémoire des travailleurs mohawks décédés ce jour-là, une croix faite avec des pièces d'acier de la structure effondrée a été dressée dans le cimetière de Kahnawake et s'y trouve toujours aujourd'hui.

Deux années sont nécessaires pour retirer les débris du fleuve. Une Commission royale d'enquête met en lumière le fait que l'ingénieur en chef John Deans avait été informé de membrures tordues, mais avait tout de même autorisé la poursuite des travaux.

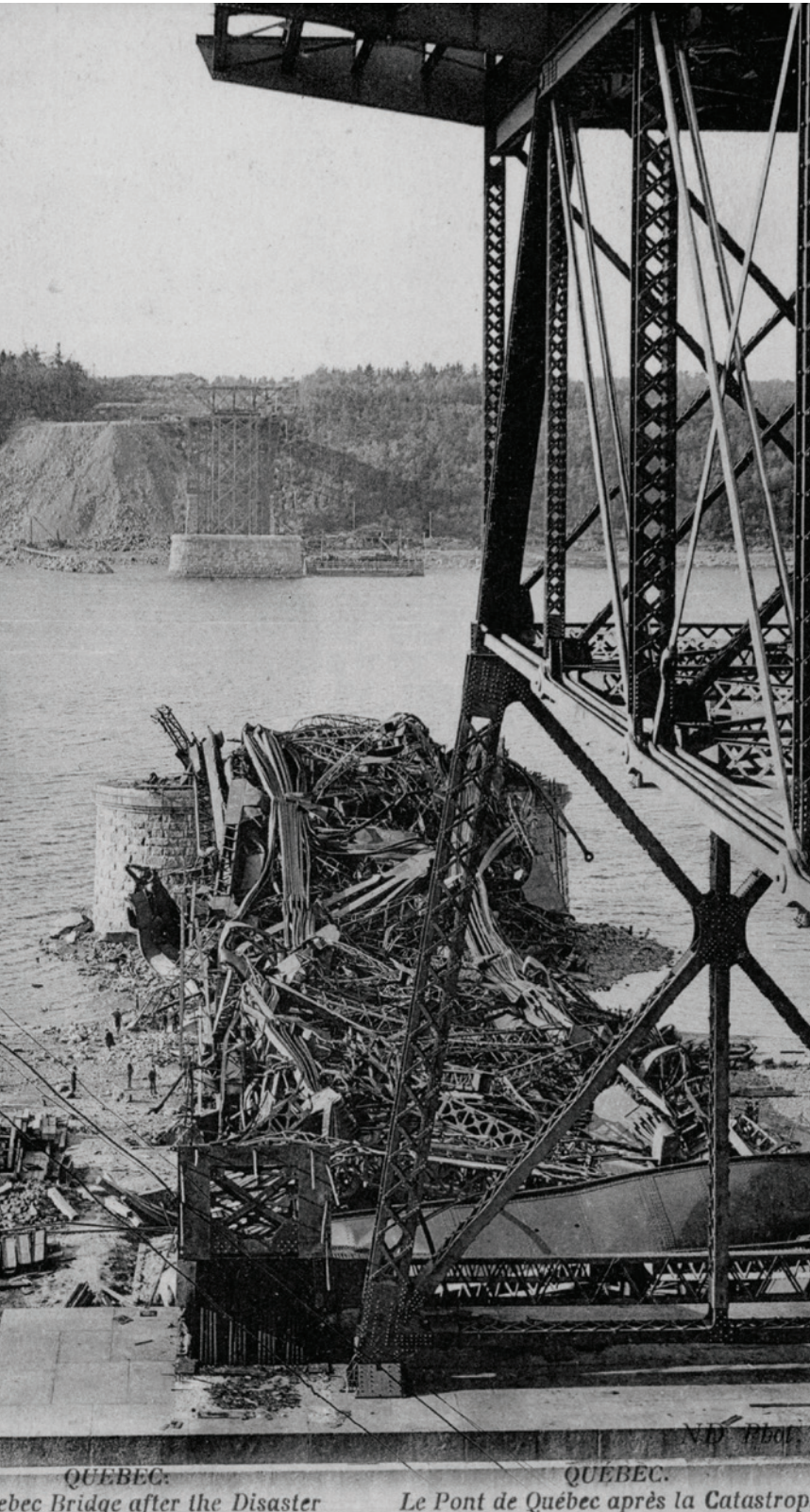
La construction reprend en 1913 avec pour objectif de doter le pont de travées plus robustes.

Un autre désastre s'abat sur le chantier trois ans plus tard. Alors qu'il ne manque que la partie centrale du pont, la structure tombe dans le fleuve au moment de la rattacher aux deux bras cantilever, tuant 13 personnes et en blessant 14 autres.

Encore aujourd'hui, des débris de cet effondrement gisent au fond du Saint-Laurent.



Support principal du pont de Québec.



Le pont de Québec après la catastrophe. Effondrement de 1907.

PHOTOS : BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (CATASTROPHE 1907, QUELQUES INSTANTS AVANT L'EFFONDREMENT), ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC À SAGUENAY (ANQ SAGUENAY), FONDS VINCENT DUBUC (EFFONDREMENT DE LA TRAVÉE CENTRALE), GRACIEUSITÉ DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE SILLERY COURTOISIE (TRAVÉE TIRÉE PAR REMORQUES).



Quelques instants avant l'effondrement de la travée centrale du pont de Québec en 1916.



Effondrement de la travée centrale du pont de Québec.



La seconde travée centrale est construite en moins de trois mois. Tirée par sept remorqueurs, elle quitte l'anse de Sillery le 17 septembre 1917.

UN SAUVETAGE EN EAUX GLACÉES

Alors qu'il n'était même pas encore inauguré, le pont de Québec a été le théâtre d'un sauvetage inouï, le 3 décembre 1917. Ce jour-là, un des petits navires étant remorqués sur le fleuve par *Le Druid* s'est échoué après avoir été malmené par de forts vents, écrit Michel L'Hébreux, défunt auteur de *Curieuses histoires du pont de Québec* (Septentrion). N'eût été de Patrick O'Brien, un des plus anciens employés du pont, cet accident aurait pu entraîner des conséquences funestes. En lançant aux naufragés des cordes, qu'il a ensuite attachées à une grue, il est parvenu à extirper les cinq hommes hors des eaux glacées du Saint-Laurent.

UN SYMBOLE PATRIOTIQUE

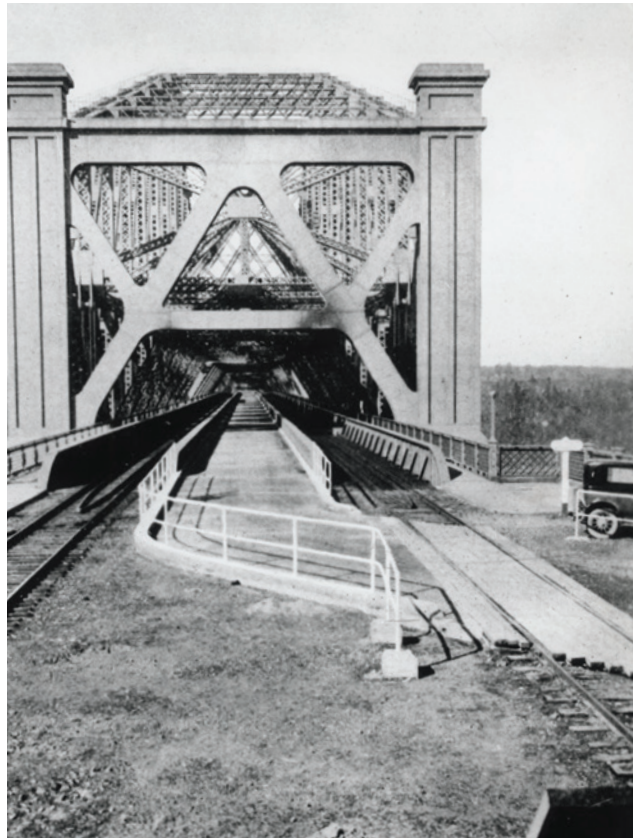
À la fin de sa construction, en 1917, le pont de Québec est réputé pour être le plus long ouvrage de son genre (cantilever). Ce serait encore le cas aujourd'hui, souligne Jean-Louis Vallée. « Il faut dire que ça ne se construit plus, ce genre de pont là », précise-t-il.

Comme la Première Guerre mondiale bat encore son plein, l'inauguration officielle du pont n'a lieu que deux ans plus tard, le 22 août 1919, en présence du prince de Galles, qui deviendra par la suite le roi Édouard VIII.

« Le fait de l'inaugurer après la guerre a aussi pour effet de mousser la ferveur patriotique des gens, et le pont de Québec, en ce sens, sert de symbole », mentionne le président de la Société d'histoire de Sillery.

Le pont intègre le giron du Canadien National lors de la création de la société d'État en 1923.





La voie carrossable ajoutée au centre en 1929.

### UNE VOIE VERS L'ESSOR ÉCONOMIQUE

La création d'un lien entre les deux rives du fleuve à la hauteur de la région de Québec contribue, d'une part, à l'essor économique de la région, voire de la province et du pays et, d'autre part, au développement urbain et démographique de ce secteur.

«Le pont de Québec est une voie ferroviaire d'importance au 20<sup>e</sup> siècle, souligne M. Vallée. Les marchandises transitent par là pour aller d'un côté ou de l'autre de la province ou vers les États-Unis. Cela permet l'exportation.»

En 1929, l'ajout d'une voie carrossable à péage permet aux citoyens d'aller et venir entre les deux rives.

«Les campagnes de la Rive-Sud se vident, et des familles, originaires de Lotbinière ou de Kamouraska, par exemple, choisissent de venir s'établir dans les nouveaux quartiers de Sainte-Foy, dans les années 1950», raconte Jean-Louis Vallée.

### UN PONT RECONNU DANS LE MONDE

Le 23 mai 1987, l'American Society of Civil Engineers attribue au pont de Québec le titre de Monument historique international du génie civil. À ce moment-là, seules quatre autres réalisations avaient reçu cet honneur dans le monde.

**LE 24 JANVIER 1996, LE GOUVERNEMENT DU CANADA RECONNAÎT LE PONT DE QUÉBEC COMME LIEU HISTORIQUE NATIONAL, LUI CONFÉRANT AINSI SON STATUT DE PONT LE PLUS SIGNIFICATIF DE L'HISTOIRE DU GÉNIE CIVIL AU CANADA.**

### UNE STRUCTURE MAL-AIMÉE

Dans les dernières années, l'entretien déficient du pont de Québec a beaucoup fait la manchette.

La structure, qui est passée aux mains d'une entreprise américaine lorsque cette dernière a acquis le CN en 1995, est laissée à elle-même. «Tant que les trains peuvent passer sans danger, l'entretien du pont n'est pas une priorité pour ses propriétaires, et le gouvernement n'a plus un mot à dire», déplore M. Vallée.

La peinture défraîchie du pont, qui laisse entrevoir de la rouille, fait craindre le pire aux résidents de la grande région de Québec. «Les gens commencent à dire qu'il n'est pas beau, que le pont est dangereux, relate Jean-Louis Vallée. C'est une image qui devient très forte dans l'imaginaire populaire.»

«C'est évident qu'un amas de rouille, ce n'est pas extraordinaire, convient le président de la Société d'histoire de Sillery. Mais les analyses disent que le pont est encore en très bon état.»

Le tout a mené à une saga judiciaire sur le partage de la facture de l'entretien du pont, entre les gouvernements provincial et fédéral et le CN. En 2005, le CN cesse les travaux de réfection du pont alors que plus de la moitié ne sont pas achevés. Le litige a pris fin neuf ans plus tard.

En 2021, Ottawa s'engage à reprendre possession du pont. Une entente est conclue en mai 2024: le pont de Québec redeviendra propriété publique pour la somme symbolique de 1\$. La date de prise d'effet? Le 30 septembre 2024.

Une chose est certaine, aux yeux de Jean-Louis Vallée: le pont de Québec est là pour de bon. «Même s'il a bien du vécu, j'ai l'impression que si, un jour, il était décidé que le pont de Québec serait démolì, les Québécois s'y opposeraient, car c'est un élément incontournable de leur paysage et de leur histoire.» ■

PHOTOS: BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC.



**EN SEPTEMBRE 1916, UN GROUPE D'INSPECTEURS AU CHANTIER DE CONSTRUCTION DE LA STRUCTURE D'UNE DES TRAVÉES.**



# LA NÉCESSAIRE PARTICIPATION D'HYDRO-QUÉBEC

## TOUR D'HORIZON DU RÉAMÉNAGEMENT DES ACCÈS À LA VILLE DE QUÉBEC AU NORD DES PONTS DE QUÉBEC



Esquisse préliminaire. Promenade piétonne en direction ouest, vers la Gare de Sainte-Foy.

Quiconque arrive à Québec par l'un des deux ponts sait à quel point la circulation automobile y est complexe une fois le fleuve traversé. Bonne nouvelle, les échangeurs seront réaménagés, et reconstruits dans certains cas. Plusieurs partenaires prennent part au projet: le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), au premier chef, et Hydro-Québec et la Ville de Québec ensuite. Examinons le travail que devra faire Hydro-Québec.

PAR STÉPHANE GAGNÉ

Le projet consiste en un réaménagement complet du secteur au nord des ponts à Québec. Lorsqu'il sera terminé, l'aspect visuel de l'endroit sera amélioré, les échangeurs seront mieux configurés, et la circulation pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun sera optimisée.

Afin de rendre tout cela possible, il fallait l'essentielle collaboration d'Hydro-Québec, qui a des lignes de transport d'énergie de 230 kV traversant le secteur. «À la demande du MTMD, nous devons démanteler cinq pylônes et en reconstruire quatre, affirme François Savard, ingénieur en gestion de projets à Hydro-Québec. Ces opérations, démantèlement et reconstruction, se feront en même temps à partir de mars 2025. Par contre, avant d'amorcer le projet, certaines infrastructures souterraines de Bell, d'Hydro-Québec Distribution et de la Ville devront être déplacées.» À noter qu'au terme des travaux faits par Hydro-Québec, l'effet visuel des lignes de transport sera quelque peu amélioré puisqu'il y aura un pylône de moins dans le paysage.

Lors des travaux exécutés par les équipes de la société d'État, il y aura fermeture de l'autoroute Duplessis durant la nuit pendant environ trois semaines au total. Il s'agit d'une étape incontournable puisqu'il faut enlever et remplacer des câbles électriques qui passent au-dessus de l'autoroute. «L'autoroute Henri-IV pourra toutefois être utilisée comme solution de rechange», précise M. Savard. Tout cela exige une bonne coordination et collaboration avec le MTMD et la Ville de Québec, et jusqu'ici, tout se déroule très bien, selon M. Savard, qui soutient qu'Hydro-Québec a l'habitude de faire ce genre de travail.

PHOTO : MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE - MTMD.





Réaménagement complet de l'intersection avenue des Hôtels/chemin Saint-Louis.

## DES TRAVAUX D'ENVERGURE AU NORD DES PONTS DE QUÉBEC

Selon le MTMD, les travaux au nord des ponts visent à assurer la pérennité des infrastructures. En fait, la majorité de celles-ci seront reconstruites. Elles permettront d'améliorer la mobilité routière, les déplacements actifs (piétons et vélos) et d'assurer une interconnexion plus efficace des réseaux de transport en commun de Lévis et de Québec. Ils auront aussi pour effet d'améliorer la sécurité et la fonctionnalité du réseau supérieur.

Autre résultat des travaux ? L'aspect visuel de l'endroit sera aussi amélioré. L'ajout d'aménagements paysagers et le traitement architectural de certaines infrastructures sont prévus. Sans compter qu'un tunnel permettra le passage des autobus sous le boulevard Laurier.

Les prochaines années seront très occupées dans la région de la Capitale-Nationale. En plus des travaux au nord des ponts de Québec, le pont de l'Île-d'Orléans sera reconstruit au coût de 2,7 G\$, et d'importants travaux se dérouleront sur le pont de Québec pendant plusieurs années.



Vue aérienne de la promenade piétonne entre l'avenue des Hôtels et la gare de train.

**ÉTABLIR UN BON PLAN DE COMMUNICATION AVEC LE MILIEU**  
L'autre volet important du travail qu'Hydro-Québec devra faire sera d'informer adéquatement les résidents qui seront touchés par ces travaux. À ce sujet, la société d'État a transmis une lettre d'invitation pour une soirée d'information le 4 septembre dernier à 90 résidents directement concernés par les travaux. La séance s'est tenue avec les gens du secteur et d'autres intéressés. «À cette occasion, nous avons distribué, aux gens présents, un document résumant le contenu du projet», dit Pierre-Yves Renaud, conseiller – Relations avec le milieu à Hydro-Québec. En avril dernier, le MTMD avait tenu sa propre séance pour informer les gens sur le déroulement de la phase 1 des travaux, qui concerne le réaménagement de l'avenue des Hôtels et l'interconnexion des réseaux de transport en commun (travaux qui se termineront en 2027). La phase 2 concernera le réaménagement de la géométrie routière des échangeurs.

PHOTOS: MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE – MTMD (PAGE DE GAUCHE), HYDRO-QUÉBEC (FRANÇOIS SAVARD, PIERRE-YVES RENAUD).



François Savard, ingénieur en gestion de projets à Hydro-Québec



Pierre-Yves Renaud, conseiller – Relations avec le milieu à Hydro-Québec

*[Le travail de démantèlement et de reconstruction des pylônes] exige une bonne coordination et collaboration avec le MTMD et la Ville de Québec, et jusqu'ici, tout se déroule très bien. Hydro-Québec a d'ailleurs l'habitude de faire ce genre d'opération.*

— François Savard, Hydro-Québec

Lors des travaux de démantèlement et de reconstruction des pylônes, prévus dans quelques mois, Hydro-Québec gérera le tout en incommodant le moins possible les résidents, dont un grand nombre demeurent dans des bâtiments multilogements. «On évitera, par exemple, d'affecter le jardin communautaire présent dans notre emprise de ligne, et les terrains occupés légalement dans cet espace par certains propriétaires seront très peu touchés», dit M. Renaud.

Hydro-Québec, le MTMD et la Ville de Québec s'assureront d'informer la population de Québec sur l'évolution des travaux par le biais de bulletins d'info-travaux qui seront acheminés directement aux citoyens touchés, puis relayés au grand public. ■



**PARTOUT AU QUÉBEC**

**RÉMY BASTONAI**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL

**(855) 674.5820**  
INFO@CONCASSAGEPLUS.CA

CONCASSAGE + PRODUITS CLASSIFIÉS

TAMISAGE + RECYCLAGE

CONSULTATION + LOCATION





E

# UN LIEN DE TRANSPORT RÉGIONAL ESSENTIEL

L'IMPORTANCE  
ÉCONOMIQUE D'UN  
PONT CENTENAIRE

Lien inestimable entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent, le pont de Québec a célébré son centenaire en 2017. Bâti en porte-à-faux, sans câble, avec une travée centrale de 549 mètres, soit la plus longue du monde, il est encore considéré aujourd'hui comme un chef-d'œuvre de l'ingénierie moderne. Quelle a été son importance économique pour la Capitale-Nationale?

PAR ALEXANDRA GUELLIL

Entre les rives nord (Québec) et sud (Lévis) du fleuve, le pont de Québec ne laisse personne indifférent. On en veut pour preuve les fermetures du mois d'août dernier pour rénovation qui ont fait couler de l'encre dans une région où les discussions sur le troisième lien sont loin d'être terminées.

Utilisé en alternance avec le pont Pierre-Laporte, le pont de Québec a historiquement été marqué par des travaux de construction catastrophiques, en plus d'une saga judiciaire liée à son entretien. En temps normal, en moyenne, 33 000 véhicules traversent le pont de Québec chaque jour.

## DÉVELOPPEMENT ACCÉLÉRÉ

Yvon Charest vient tout juste d'achever son mandat de négociateur entre Ottawa, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et Québec, qui aura duré quatre ans. «Si le pont de Québec n'avait jamais été construit, la Rive-Sud se serait certainement développée au détriment de la Rive-Nord», amorce-t-il.

Selon l'expert, le pont de Québec a même permis un développement accéléré de la rive nord du fleuve (Québec) par rapport à Lévis. Sans le pont de Québec, le développement économique se serait plus orienté vers Montréal aux dépens de Lévis. Montréal étant une métropole économique plus internationale, cela aurait sans doute eu un effet sur la population et la démographie.

Sur le plan du travail, le pont de Québec aurait, selon M. Charest, facilité une meilleure communication entre les deux rives. «Que ce soit à Québec ou à Lévis, on a des emplois principalement affiliés à la fonction publique et au gouvernement d'un côté et au secteur de l'assurance et des services financiers de l'autre», illustre l'ex-négociateur.



Yvon Charest vient d'achever son mandat de négociateur entre Ottawa, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et Québec, qui aura duré quatre ans.



GRANDE MOBILITÉ DE MAIN-D'ŒUVRE

Pour Yvon Charest, le pont de Québec «a permis une grande mobilité de main-d'œuvre entre les deux rives. Les travailleuses et travailleurs ont eu la possibilité de changer facilement d'employeur».

*Si le pont de Québec n'avait jamais été construit, la Rive-Sud se serait certainement développée au détriment de la Rive-Nord.*

— Yvon Charest

L'ex-négociateur soutient «qu'environ 22% des autos prennent chaque jour le pont de Québec, versus 18% pour le pont Pierre-Laporte». Ce dernier possède six voies de circulation comparativement au pont de Québec, qui n'en a que deux et qui ne peut être emprunté par les camions.

Yvon Charest estime que chacun des deux ponts a son utilité. À titre de rappel, l'inauguration du pont Pierre-Laporte s'est faite dans les années 1970, moment où les capacités en transport de la région n'arrivaient plus à suffire aux besoins liés à l'activité économique. Pour éviter que le pont de Québec subisse une pression trop grande en raison du nombre d'automobiles qui devaient l'emprunter, le pont Pierre-Laporte a été construit.



Pont de Québec vers 1925

LA BICYCLETTE, LA GRANDE NÉGLIGÉE

En ce qui concerne le partage de la route sur le pont de Québec, M. Charest croit que la grande négligée reste la bicyclette. «Quand on regarde Québec avec ses magnifiques pistes cyclables et le nombre de cyclistes, qui peut se compter par cent mille, il est difficile de croire que ce partage de la route ne soit pas plus sécuritaire. C'est impossible de rencontrer quelqu'un dans la direction opposée tout en restant sur son vélo.»

Actuellement, plusieurs discussions ont lieu sur la possibilité d'abaisser le tablier routier pour permettre aux camions de passer. «Quant aux transports en commun, poursuit M. Charest, actuellement, des autobus peuvent passer, et la question de la hauteur du tablier routier peut être un frein au passage d'un éventuel tramway.»

L'ex-négociateur fait savoir qu'une somme conséquente a été investie par Ottawa pour assurer la pérennité du pont, soit 1 G\$ sur 25 ans. «L'idée est que ce pont se renouvelle de façon intéressante en se souvenant que le prochain tablier routier aura une espérance de vie de 75 ans. Il est important de regarder sur le long terme la viabilité de ce pont et de réfléchir aux moyens d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre les deux rives.»

*Il est important de regarder sur le long terme la viabilité de ce pont et de réfléchir aux moyens d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises entre les deux rives.*

— Yvon Charest

UN MILIEU DES AFFAIRES MITIGÉ

Lorsqu'Yvon Charest est questionné sur la vision du milieu des affaires et l'importance de cette infrastructure dans l'avenir de la Capitale-Nationale, l'ex-négociateur le sent «critique».

Il croit que la structure actuelle du pont de Québec devrait être mieux utilisée pour favoriser le passage d'un éventuel tramway. «On facilite le transport des passagers de Québec à Montréal par le train. Si on permettait de le faire pour le transport des conteneurs et si Québec réussissait à se positionner pour faciliter un transport vers les États-Unis, je crois qu'on arriverait à trouver certaines solutions. Le transport en commun est une question de mobilité de main-d'œuvre et de viabilité des organisations.» Ce n'est donc pas un hasard si la Chambre de commerce et d'industrie de Québec a fait du transport en commun une de ses trois priorités.

Quant à savoir que retenir de toute la saga du pont, M. Charest croit que c'est un peu un débat politique et polarisant rendant difficile le consensus. «Dans la région de Québec, il n'y a aucune infrastructure qui combine la rive nord et la rive sud. Chaque rive a son maire, ses élus, son système de transport en commun. La chambre de commerce de la rive sud fait la promotion d'un troisième lien pour dynamiser la rive sud alors que la chambre de commerce de la rive nord est restée plutôt muette.»

Reste que, pour l'ex-négociateur, l'apprentissage le plus important de l'ensemble de cette saga est la réflexion autour du rôle des gouvernements. «À quel moment doit-on soutenir une entreprise en particulier? Je crois que le rôle des gouvernements est de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises.» Cette raison fait qu'Yvon Charest considère la privatisation du pont de Québec comme une erreur puisqu'il estime que le gouvernement aurait dû conserver la mainmise sur la mobilité des biens, des transports et de l'argent. ■

**HDF**

Depuis  
**1959**

**1.844.4.PLANAGE**  
418.246.5219  
estimation@constructionshdf.com  
www.constructionshdf.com

Complice de vos projets partout au Québec

### Entretien et réhabilitation de chaussées

▶ Pulvérisation, stabilisation et malaxage

▶ Planage d'enrobés bitumineux et de béton

▶ Planage (0.5m, 1.0m, 1.5m, 2.2m, 2.5m, 3.8m)

▶ Planage par guidage 3D

▶ Microplanage (0.5m, 1.5m, 2.2m, 2.5m)

▶ Balayage (mécanique et aspirateur)

▶ Camions-citernes

▶ Unités de préchauffage infrarouge



Magazine CONSTAS | Automne 2024 | Numéro 69

25





# DE GRANDS TRAVAUX À VENIR

## LE PROGRAMME DE RÉHABILITATION PRÉVOIT UN INVESTISSEMENT DE 1,5 G\$ SUR 25 ANS

En mai dernier, le gouvernement du Canada a officiellement pris possession du pont de Québec. Une fois l’acte de cession signé entre le CN et le gouvernement du Canada, le programme de réhabilitation fédéral prévoit un investissement de 1,5 G\$ sur 25 ans. À cela s’ajouteront des centaines de millions de dollars qui seront investis par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) du Québec pour le remplacement de son tablier. Voici quelques détails sur ces travaux à venir.



Mario Fafard, professeur à la retraite en génie civil à l’Université Laval

PAR STÉPHANE GAGNÉ



Avant toute chose, il est important de savoir que malgré l’aspect très rouillé du pont et son apparent manque d’entretien, « Il y a toujours eu des travaux sur les parties sensibles de la structure lorsque le CN en était le propriétaire », affirme Mario Fafard, professeur à la retraite en génie civil à l’Université Laval et ayant un grand intérêt pour le pont.

M. Fafard ajoute qu’il y a énormément de surfaces à peindre sur le pont, et certaines à des endroits très difficiles à atteindre. « Cette opération se fera sur plusieurs années », dit-il. Cependant, les travaux prévus par le gouvernement fédéral seront beaucoup plus importants et ne se limiteront pas à de la peinture. Voici ce que nous avons appris de la part du ministère fédéral Logement, Infrastructures et Collectivités Canada, responsable du dossier.

Selon ce ministère, « le programme de réhabilitation inclut des travaux de réparation et de remplacement d’acier, et un programme de peinture pour protéger les éléments du pont plus sujets à une corrosion active ou qui sont difficilement remplaçables. En fait, 80% de la superficie totale du pont de Québec sera repeinte, en incluant la peinture effectuée depuis le début des années 2000. »

Le ministère prévoit aussi améliorer l’aspect visuel du pont. À ce sujet, M. Fafard mentionne qu’éventuellement, on cherchera à mettre en valeur le pont par un éclairage qui pourrait être du type de ce qui a été fait sur le pont Jacques-Cartier, à Montréal. Cela serait un juste retour des choses, car « il s’agit du seul pont au Canada à avoir remporté autant d’honneurs, fait savoir M. Fafard. Il a été désigné, par Parcs Canada, Lieu historique national en 1995, inscrit au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux en 2009, et désigné Monument historique international du génie civil par la Société canadienne de génie civil (SCGC) et l’American Society of Civil Engineers (ASCE) en 1987. »

*Le pont de Québec est le seul pont au Canada à avoir remporté autant d’honneurs. Il a été désigné Lieu historique national en 1995 et il est inscrit au Répertoire canadien des lieux patrimoniaux depuis 2009.*

— Mario Fafard

PHOTOS : M. FAFARD (PONT DE QUÉBEC), ALUQUÉBEC (PORTRAIT).





LES OUVRIERS  
APPLIQUERONT DES  
MESURES D'ATTÉNUATION  
POUR S'ASSURER  
QUE CE POLLUANT  
NE CONTAMINERA PAS  
L'EAU OU LES SOLS  
ENVIRONNANTS.

L'approche du Canada vise aussi à réparer ou à remplacer plus de 2,7 millions de livres d'acier sur 25 ans. Le ministère ajoute que «les travaux devront être effectués en séquences en raison de la capacité limitée de la structure du pont à résister au poids additionnel des échafaudages pouvant être suspendus simultanément. De plus, le progrès des travaux de peinture et des travaux sera influencé par la courte saison d'été. Une coordination sera aussi nécessaire avec le CN et le gouvernement du Québec pour la réalisation de leurs travaux sur leur tablier respectif (le tablier ferroviaire est sous la responsabilité du CN et le tablier routier, sous la responsabilité du MTMD).»

DE LA PEINTURE AU PLOMB À RETIRER

M. Fafard mentionne la présence de peinture au plomb sur la structure et la nécessité de la retirer sans contaminer l'environnement. Questionné sur le sujet, le ministère confirme la présence de cette peinture et affirme que les ouvriers «appliqueront des mesures d'atténuation pour s'assurer que ce polluant ne contaminera pas l'eau ou les sols environnants. Une technique généralement utilisée consiste en l'installation d'échafaudages hermétiques à pression négative qui empêchent les poussières de plomb contaminées de s'échapper dans l'environnement.»

UN TABLIER À RECONSTRUIRE

En plus des réparations et de la peinture à faire sur la structure, il y a le tablier à changer. Il date de 1952. «Sa reconstruction est inscrite en planification dans le *Plan québécois des infrastructures* (PQI) 2024-2034. Cela consistera à remplacer la voie routière du pont (dalle et poutres) ainsi que le trottoir, et ce, sur toute la longueur de la structure», déclare Émilie Lord, porte-parole du MTMD.

L'appel d'offres du contrat pour la réalisation des travaux de reconstruction du tablier n'a pas encore été publié. «Le dépôt du dossier d'affaires est prévu en 2025, et le coût des travaux sera mentionné dans le document», dit Mme Lord.

Cependant, plusieurs contrats ont déjà été attribués à ce jour, précise la porte-parole. Cela concerne des études et des travaux divers. Les voici :

- Mise à jour de l'avant-projet définitif et préparation des plans et devis ;
- Étude géotechnique et de caractérisation des sols à l'approche sud du pont ;
- Étude de climat sonore pour l'approche sud du pont ;
- Études de capacité portante de la structure pour le compte du CN ;
- Préparation des plans et devis pour les travaux de renforcement de la structure pour le compte du CN ;
- Déplacement temporaire des équipements de services publics de Bell et du CN ;
- Mise en place de 13 raidisseurs pour renforcer la superstructure. Ces travaux seront exécutés par le CN.

Lors de l'entente survenue en mai dernier, le négociateur mandaté par le gouvernement fédéral, Yvon Charest, avait mentionné que le pont de Québec était en très bonne santé et qu'il serait bon au moins jusqu'en 2099.

Une chose est certaine, les travaux du gouvernement fédéral et ceux du MTMD changeront durablement l'aspect du pont. D'ailleurs, l'un des objectifs du MTMD dans le projet de remplacement du tablier est de «mettre en valeur le caractère patrimonial du pont et ses points de vue sur la vallée du Saint-Laurent», peut-on lire sur son site Web. ■

Bâtir sur du solide

Nos équipes ont une connaissance approfondie du domaine de la construction pour vous accompagner dans vos projets de croissance.

-  Cautionnement
-  Bris de machines
-  Assurance chantier "wrap-up"
-  Assurance des biens commerciaux
-  Responsabilité civile
-  Assurance collective

Nous proposons des solutions sur mesure et adaptées à vos besoins



cautionnement-expert.com | ellipse.ca | 1 800 567-1070



PHOTO : M. FAFARD (PONT DE QUÉBEC).

 **LES ÉPANDAGES  
ROBERT**  
Production • Distribution • Soufflerie •  
Matériaux paysagers en vrac

**Nouveau**  
procédé de fabrication  
écoresponsable  
à l'électricité

- ➡ Fibre de terrain de jeux certifiée
- ➡ Pailis décoratif

Service unique d'épandage par soufflerie au sol et en hauteur.

La solution optimale pour la réalisation de vos  
**PROJETS D'ENVERGURE!**

- Terrains de jeux
- Toits verts
- Bordures d'autoroutes
- Terre-pleins

LESEPANDAGESROBERT.CA • 438 320-0389  
INFO@LESEPANDAGESROBERT.CA





Photo de la page précédente : des gens  
de Détroit au pont de Québec, août 1924.

### LE PONT DU DIABLE

Comme bon nombre de contes et légendes du Québec, le célèbre pont reliant la capitale à Lévis a aussi eu droit à sa visite du diable?!

« On est dans l’imaginaire traditionnel des légendes du Québec, où le diable a toujours un rôle à jouer », relate Jean-Louis Vallée, président de la Société d’histoire de Sillery.

Qu’on l’appelle Satan, Belzébuth ou Le Malin, le prince des ténèbres a le don de s’inviter chez les Canadiens-Français afin de les détourner du bon Dieu; on n’a qu’à penser à la pauvre Rose Latulippe, disparue après une danse... endiablée, c’est le cas de le dire, ou à nos bûcherons prisonniers de l’enfer – et de leur canot volant – dans *La chasse-galerie*.

Le fait que plusieurs ouvriers, dont certains étaient autochtones, usaient sans réserve de mots d’église sur le chantier du pont avait titillé les oreilles du curé Bonsecours, de la paroisse de Sillery, et aumônier des ouvriers.

Las d’entendre des blasphèmes à longueur de journée, l’homme d’Église a prévenu les travailleurs que s’ils ne cessaient pas d’insulter Dieu, le pont finirait par ne jamais être terminé.

Mais les principaux intéressés n’ont pas écouté les conseils du curé Bonsecours, si bien que le 29 août 1907, le pont s’effondra en raison d’un boulon défectueux, entraînant dans la mort 75 hommes, ne laissant que 11 survivants.

La légende veut que, dès lors, tout blasphème ait été interdit sur le chantier jusqu’à l’achèvement du pont. Plusieurs ont rapidement conclu que l’infrastructure était maudite.

Or, l’effondrement du pont avait effrayé beaucoup d’ouvriers, et on s’est retrouvé avec une pénurie de main-d’œuvre, jusqu’au jour où un homme bien mystérieux se prétendant ingénieur s’est présenté sur le chantier afin d’offrir ses services.

Au contremaître de chantier, il a assuré qu’il pouvait se charger de la construction du pont, mais a prévenu que la première personne qui traverserait la structure devrait lui vendre son âme.

Le contremaître n’a pas semblé porter attention à cette proposition hors de l’ordinaire, puisqu’il lui a donné le contrat sur-le-champ.

Le pont fut achevé en 1917, et on l’a inauguré deux ans plus tard. Ce jour-là, le contremaître allait s’engager sur le pont, mais au moment de faire sa première enjambée, il s’est rappelé les mots de l’ingénieur, ce qui lui a glacé le sang.

Au même moment, un chat noir passait par là et a mis une patte sur l’orée du pont. Le contremaître a saisi sa chance, s’est emparé du chat et l’a lancé à l’ingénieur, qui a disparu en fumée avec la petite bête.



LA LÉGENDE VEUT  
QUE LE DIABLE  
ATTENDE DEPUIS  
PLUS DE 100 ANS  
POUR PRENDRE  
SA REVANCHE...

# UN PONT ET SES LÉGENDES

## QUELQUES MYTHES SUR LE PONT DE QUÉBEC QUI ONT TRAVERSÉ LES DÉCENNIES

Comme emblème de la région de Québec et infrastructure patrimoniale témoin de notre histoire, le pont de Québec renferme sa part de mystères et de légendes urbaines. Voici à son sujet quelques mythes qui ont perduré dans le temps.

PAR MARIE-ÈVE MARTEL



PHOTOS : BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (GENS DE DÉTROIT, INGÉNIEURS SUR LE PONT).



Sur le pont de Québec, 10 août 1915.





Une croyance populaire veut que le jonc que portent les ingénieurs soit fabriqué à partir de la structure effondrée du pont de Québec. Ce qui s'est avéré totalement faux.

IL N'EN DEMEURE PAS MOINS QUE BIEN DES INGÉNIEURS PERPÉTUEMENT CETTE LÉGENDE [DU JONC] URBAINE, PAR IGNORANCE OU POUR LE PLAISIR, PRÉCISE JEAN-LOUIS VALLÉE.

UNE TRADITION CENTENAIRE

Histoire de toujours se souvenir de l'importante responsabilité qui leur incombe, les ingénieurs récemment diplômés, au moment d'entrer sur le marché du travail, se livrent au rite d'Engagement de l'ingénieur, une tradition qui remonte à 1925.

Imaginée en 1922 par sept anciens présidents de l'Institut canadien des ingénieurs, qui ont ensuite formé la Société des Sept Gardiens, cette tradition consiste à leur remettre un jonc, qu'ils porteront à l'auriculaire leur carrière durant afin de se rappeler leur engagement, qui est d'assurer la sécurité du public, de même que les valeurs qui sous-tendent la noble profession d'ingénieur.

Certaines sources avancent que les premiers joncs ont été faits avec de l'acier de la structure du pont de Québec s'étant effondrée en 1907, mais cette information a été démentie par la Société des Sept Gardiens.

UN BOULON D'OR DISSIMULÉ

Une autre légende veut que le pont de Québec recèle dans sa structure un boulon fait d'or massif.

Or il n'en est rien, rectifie Jean-Louis Vallée. «Ça fait partie des légendes urbaines qui captivent l'imaginaire des gens», dit-il.

Des recherches documentaires et sur le terrain ont été menées au cours du siècle d'existence de la structure, mais rien ne prouve qu'un boulon d'or ait vraiment fait partie de la structure.

Compte tenu de son histoire riche et des nombreux bouleversements ayant ponctué son histoire, de sa construction à aujourd'hui, il existe bien d'autres légendes et rumeurs entourant le pont de Québec, dressé fièrement entre les deux rives du Saint-Laurent depuis plus d'un siècle. Bon nombre de ceux et celles ayant des réponses à ces questions ont emporté le secret dans leur tombe... ■

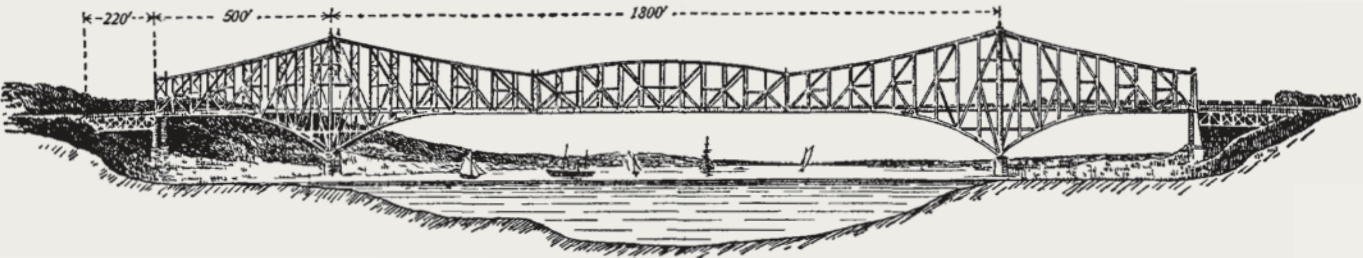


PHOTO : BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC (PAGE DE DROITE).

