

CANDIDATURE DU PONT DE QUÉBEC AU PALMARÈS 2015 DES DIX SITES
LES PLUS MENACÉS AU CANADA D'HÉRITAGE CANADA LA FIDUCIE NATIONALE

1- **INFORMATIONS SUR LE SITE**

Nom

Pont de Québec

Lieu du site

Le pont de Québec relie la rive de Québec et celle de Lévis au-dessus du fleuve Saint-Laurent

Adresse

N/A

Ville/ Municipalité

Villes de Québec et de Lévis

Province / Territoire

Québec

Code postal

N/A

Type de site

Le pont de Québec est un ouvrage de génie civil dont la construction s'est terminée en 1917. Il est d'une longueur totale de 987 mètres et d'une hauteur de 95 mètres avec une structure rivetée en acier. Ce pont mixte ferroviaire et routier de type porte-à-faux (cantilever) possède la portée libre la plus longue au monde, avec 549 mètres entre ses piliers principaux. Ouvrage d'art remarquable, il est encore aujourd'hui considéré comme une œuvre majeure d'ingénierie.

Statut patrimonial

Le pont de Québec a été désigné comme lieu historique national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Voici un extrait du procès-verbal de la Commission, daté de novembre 1995.

Le pont de Québec a été désigné lieu historique national du Canada en 1995 pour les raisons suivantes :

- il s'agit du pont cantilever à portée libre le plus long au monde, mais aussi parce c'est la première fois que le système de poutres en K était utilisé pour un pont de cette taille et la première fois également qu'on faisait entrer une grande quantité d'acier au nickel dans la construction d'un pont en Amérique du Nord;

- le pont de Québec, ouvrage d'art d'une extraordinaire prouesse, a été conçu et bâti en grande partie par des Canadiens.

Le pont de Québec, avec sa portée libre de 500 mètres d'un pilier central à l'autre, est le plus long pont cantilever du genre au monde. Construit selon le système de poutres en «K», qui se définit par deux poutres en diagonale se rattachant à une troisième verticale (en forme de «K»), le pont se distingue aussi par son emploi de l'acier au nickel. Ce matériau se montrait plus fort et plus cher que l'acier de carbone, mais il a permis aux constructeurs d'atteindre la longueur inédite du pont, qui a battu tous les records.

Le pont a été mis en œuvre par des sociétés principalement canadiennes au titre de chef ingénieur H.E. Vautelet. Sa construction a été facilitée par le système de poutres en «K» ainsi que par la méthode d'installation de sa travée suspendue. Construite séparément, la travée centrale a été flottée sur le fleuve jusque sous les bras cantilevers, et ensuite levée et rivetée sur place. Le pont de Québec, de par ses grandes dimensions et l'ingéniosité de sa conception, demeure l'un des plus importants dans l'histoire du génie civil au Canada et est un symbole important dans la Ville de Québec.

Parmi les principaux éléments qui contribuent aux valeurs patrimoniales de ce lieu, notons :

- son emplacement au-dessus du fleuve Saint-Laurent, entre la rive de la ville de Québec et celle de Lévis;
- sa travée d'une portée de 550 mètres entre les éléments-piliers, la plus longue dans son genre;
- sa forme particulière, ses grandes dimensions et sa volumétrie démontrés dans ses poutres en acier diagonales et verticales et ses piliers en maçonnerie;
- son contour au sol linéaire et son profil géométrique;
- son ossature d'acier, composé de travées d'approche, de bras et piles d'ancrage, de bras cantilever sur les piliers en maçonnerie, reliés par une travée suspendue;
- la conception du pont cantilever, comprenant le système de poutres en «K», avec deux poutres en diagonale se rattachant à une troisième verticale, le tout riveté en place;
- l'intégrité de tous les matériaux du pont, dont l'acier de carbone pour l'ossature de tablier, les bras d'ancrage, les poutres cantilever, les pièces de compression verticales, l'utilisation de l'acier au nickel pour la majorité des pièces en tension, ainsi que les piliers en maçonnerie;
- l'intégrité de sa technologie de construction;
- la plaque commémorative à quelque pas de l'entrée nord qui rappelle que la Société canadienne du génie civil et l'American Society for Civil Engineering ont désigné le pont de Québec comme monument historique du génie civil international;
- les vues du pont depuis les rives, ainsi que les vues depuis le pont vers les villes de Québec et de Lévis.

Le pont de Québec a été réalisé avec difficulté, après des décennies d'attente et deux tentatives infructueuses qui ont entraîné la mort de 89 ouvriers. Depuis le moment de sa construction, ce symbole du génie canadien et québécois a été considéré comme une merveille du monde. Il a suscité l'intérêt des grands ingénieurs du début du siècle tels qu'Eiffel, Brownlee, Cooper et Serrell. Lors de la première tentative d'installation de la travée centrale en 1916, plus de 100 000 personnes s'étaient amassées sur les deux rives du Saint-Laurent pour regarder

l'opération. Le Japon avait même délégué 200 ingénieurs pour assister à cette première mondiale.

Classé parmi les chefs-d'œuvre du génie à l'époque de son parachèvement, le pont de Québec a continué à cumuler les titres de noblesse. Il a été déclaré, en 1987, Monument historique international par la Société canadienne de génie civil et par l'American Society of Civil Engineers. Le pont est d'ailleurs le seul ouvrage d'art étant situé entièrement au Canada sur la liste des ouvrages d'intérêt historique du génie civil en Amérique du Nord émise par l'American Society of Civil Engineers.

Aujourd'hui encore, le pont de Québec est cité dans les ouvrages de génie publiés à travers le monde comme l'exemple illustrant le plus parfaitement la technique des ponts cantilevers et bien sûr, comme le plus long pont en son genre.

Propriétaire

Le Canadien National (CN) est propriétaire du pont de Québec depuis 1993, suite à une cession du gouvernement fédéral.

Quelle était l'utilisation du site à l'origine?

À son ouverture en 1917, l'usage du pont était restreint au transport ferroviaire. Quelques années plus tard, en 1929, il sera ouvert à la circulation automobile

Quelle est l'utilisation du site aujourd'hui?

Chaque jour, ce sont 35 000 automobiles et des dizaines de trains qui circulent sur le pont de Québec. Ce dernier constitue l'unique lien ferroviaire (marchandises et personnes) enjambant le Saint-Laurent à l'est de Montréal et l'unique lien routier entre les deux rives pour les cyclistes et les piétons.

Quel est l'état du site?

Le pont de Québec connaît de sérieux problèmes d'entretien depuis bien des années. Certaines sections du pont, bien que sablées, n'ont pas été repeintes depuis 45 ans, laissant l'acier à nu et sans protection. En outre, des pièces de remplacement ne respectant pas les techniques de construction d'origine ont été utilisées.

Depuis la cession du pont par le gouvernement du Canada au CN en 1993, les programmes d'entretien et de peinture ont graduellement été amputés. Constatant d'année en année un envahissement accéléré de la rouille, un groupe de citoyens, la *Coalition pour la sauvegarde et la mise en valeur du pont de Québec*, fit pression sur le CN et les gouvernements fédéral et provincial afin qu'une entente soit renégociée. Les actions de la *Coalition* portèrent fruit puisque l'entente de 1996 entre les trois entités prévoyait un programme de restauration grâce auquel dix ans plus tard, en 2006, le pont aurait retrouvé toute sa splendeur d'antan. Or, le budget ayant été épuisé, les travaux cessèrent en 2005 alors que seulement 40 % de la structure avait été repeinte.

Le CN refuse toujours de terminer les travaux de peinture laissés en plan depuis 2005; il ferme catégoriquement la porte à des travaux qu'il qualifie d'esthétiques. Cette question a récemment fait l'objet d'un jugement en Cour supérieure du Québec. Le CN n'est pas obligé juridiquement

de s'acquitter des travaux de peinture nécessaires sur 60 % de la surface du pont. Mais qu'en est-il de sa responsabilité morale et civique? Comment une compagnie privée devenue propriétaire d'un équipement collectif de grande valeur peut-elle refuser d'investir pour garantir la pérennité d'un chef-d'œuvre d'ingénierie civile?

Le pont de Québec a récemment fait l'objet de débats animés tant au Parlement canadien qu'à l'Assemblée nationale du Québec, où une motion enjoignant le CN de le repeindre et de l'entretenir convenablement a été adoptée à l'unanimité. En novembre 2014, les trois paliers de gouvernement se sont entendus pour financer la moitié de la facture estimée à 200 M\$ pour repeindre le pont. Malgré la bonne foi démontrée par les pouvoirs publics, l'offre de 100 M\$ a été rejetée du revers de la main et de façon très arrogante, dès le lendemain par le président-directeur général du CN, M. Claude Mongeau : « Ça nous indique qu'ils commencent à comprendre que la responsabilité d'une nouvelle peinture leur revient » et « Ce n'est pas le mandat d'une entreprise privée de mettre en valeur le patrimoine national (...) ».

Pourtant, lors de son discours de mai 1997 livré à l'occasion du début des travaux de restauration du pont de Québec, M. Mongeau avait déclaré : « Grâce à ce programme de travaux ambitieux, nous sommes convaincus de pouvoir redonner une nouvelle jeunesse à un ouvrage de grande valeur qui fait la fierté des Québécois et des Québécoises. (...) Selon certains, le pont de Québec pourrait bien être la 8^e merveille du monde. Le CN est fier d'en être le propriétaire. Avec un peu de patience, d'ici quelques années, le pont retrouvera son lustre d'antan et nous pourrons l'admirer dans toute sa splendeur. »

En novembre 2014, le premier ministre du Québec a publiquement fait part de sa déception vis-à-vis du CN, mentionnant qu'il considérait que l'entreprise avait des obligations morales dans le dossier. Le premier ministre du Canada a invité la population à continuer à mettre de la pression sur le CN et deux de ses ministres se sont positionnés sur le dossier : le ministre Lebel a enjoint le CN à être un bon citoyen corporatif et le ministre Moore a, quant à lui, qualifié de frustrante l'attitude du CN ajoutant : « Quand le pont a été donné au CN, c'était leur mandat de le garder en bon état. C'est leur responsabilité de livrer la marchandise, de protéger le pont et de l'entretenir afin qu'il reflète la fierté de la région de Québec. »

Quelles sont les menaces à l'égard du site?

Le pont de Québec, porte d'entrée de la capitale nationale et de Lévis, est depuis trop longtemps rongé par la rouille. La dégradation visuelle persiste et s'accélère : les photos envoyées sous pli séparé en témoignent de manière on ne peut plus réaliste. À moyen et long termes, il est clair que la corrosion accélérée par l'exposition du métal pourrait entraîner non seulement la perte de propriétés mécaniques mais aussi une perte d'intégrité de la structure.

Voici d'ailleurs ce que M. Mongeau affirmait dans son discours de mai 1997, à l'occasion du début des travaux de restauration du pont de Québec : « Après un examen approfondi, la firme Modjeski and Masters a indiqué que le pont est sécuritaire, mais elle a aussi conclu que des travaux de restauration étaient nécessaires pour assurer la pérennité de cette infrastructure. (...) La première phase, d'une durée de trois ans, consistera à restaurer la structure du pont et à nettoyer certaines de ses composantes structurales. La seconde phase, qui s'échelonnait de 1999 à 2006, consistera à sabler, nettoyer et repeindre le pont à neuf ».

Une conclusion s'impose : le CN n'a tout simplement pas respecté ses engagements.

Il est incontestable que la dégradation visuelle du pont provient d'un entretien déficient et d'une politique de remplacement des pièces d'origine inadéquate, voire inexistante. Les rivets d'origine ayant étant remplacés par des boulons avec écrous – un choix inapproprié esthétiquement – contribuent à la perte d'intégrité visuelle du pont. Un rapport de décembre

2014 de l'Université Laval soulève cet enjeu : « *Changer une pièce du pont de Québec demeure donc un acte d'ingénierie, mais également architectural et même patrimonial afin de préserver l'esthétique du pont de même que les pièces originelles qui font partie du patrimoine bâti .* »

Les villes de Québec et de Lévis ont récemment demandé l'appui du gouvernement fédéral (ministre Glover et premier ministre) et du premier ministre du Québec afin que le pont de Québec fasse l'objet d'une proposition d'inscription à la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette démarche, ainsi que celle de la présente demande d'inscription à la liste des dix sites les plus menacés de 2015 d'Héritage Canada, devraient influencer le CN à reconsidérer sa position dans le dossier. Les deux villes sont même devenues actionnaires du CN afin de pouvoir faire entendre leur voix lors des assemblées annuelles.

D'autres actions ont été mises de l'avant : des lettres ont été envoyées aux principaux actionnaires du CN (dont Bill Gates), les invitant à enjoindre la compagnie de poursuivre et terminer les travaux de peinture sur pont de Québec. Par un tel geste, le CN redonnerait un pont historique digne de ce nom à une ville historique du patrimoine mondial visitée par cinq millions de touristes chaque année.

La nécessité et l'urgence de raviver l'aspect de cet ouvrage de génie a aussi mobilisé la population. L'initiative #PaintYourBridgeBill a été lancée sur les médias sociaux par une citoyenne de Québec en novembre 2014. Plus d'une dizaine de vidéos sur le sujet ont été visionnées par quelque 20 000 personnes. En décembre, un brunch populaire a été organisé, au cours duquel une photo de famille a été prise devant le pont, et une pétition de 3 000 noms a été déposée à la Chambre des communes par le député Denis Blanchette. En février 2015, en un temps record de deux heures, près de 550 personnes (dont monsieur Harper, de passage à Québec), ont démontré leur amour pour le pont de Québec en signant une immense carte de Saint-Valentin destinée aux dirigeants du CN. La page Facebook « Aimons le pont de Québec », créée pour l'occasion, a récolté plus de 3 500 adeptes en moins de cinq jours (www.facebook.com/pontdequebec).

2- INFORMATION SUR LE PROPOSANT

Nom

Messieurs Régis Labeaume et Gilles Lehouillier

Titre

Maires de Québec et de Lévis

Institution ou organisation

Ville de Québec et Ville de Lévis

3- RÉSUMÉ DE LA MISE EN CANDIDATURE

Veillez résumer la raison pour laquelle ce site devrait figurer abordant les 3 critères indiqués plus haut (Importance du site - Imminence de la menace - Appui de la collectivité en faveur de la préservation)

Le pont de Québec aura 100 ans en 2017. Ayant marqué l'histoire des transports et du génie au Canada, il est le plus long pont cantilever au monde, faisant 549 mètres de portée libre entre ses piliers principaux. Au début du XX^e siècle, on le qualifiait de huitième merveille du monde tant sa construction représentait un défi colossal pour l'époque.

Aujourd'hui, le pont de Québec est toujours considéré comme un chef-d'œuvre mondial d'ingénierie. Il a été désigné Monument historique international du génie civil et Lieu historique national du Canada. Il demeure cité dans les ouvrages de génie publiés à travers le monde comme l'exemple illustrant le plus parfaitement la technique des ponts cantilevers et bien sûr, comme le plus long pont en son genre.

En 1993, le Canadien national (CN) est devenu le propriétaire du pont de Québec suite à une cession du gouvernement du Canada. Les programmes de restauration du pont ont été graduellement amputés, si bien que les travaux de peinture se sont arrêtés en 2005 pour ne jamais reprendre depuis. Le CN ferme catégoriquement la porte à des travaux qu'il qualifie d'esthétiques, avec comme résultat que la porte d'entrée de la capitale de la province, une merveille architecturale reconnue internationalement, est couverte de rouille sur 60 % de sa surface. À terme, la corrosion accélérée par l'exposition du métal pourrait entraîner non seulement la perte de propriétés mécaniques mais aussi la perte d'intégrité de la structure.

Le problème de rouille ne date pas d'hier. Dès la fin des années 1980, un regroupement de citoyens – la *Coalition pour la sauvegarde et la mise en valeur du pont de Québec* – avait entrepris de faire pression auprès des entités responsables de l'entretien du pont (le CN et les gouvernements fédéral et provincial). Presque trois décennies plus tard, une autre vague de mobilisation s'est organisée suite au jugement d'octobre 2014 de la Cour supérieure du Québec voulant que le CN ne soit pas juridiquement obligé de s'acquitter des travaux de peinture sur le pont. Cette question a d'ailleurs fait l'objet de débats animés tant au Parlement canadien qu'à l'Assemblée nationale du Québec, où une motion enjoignant le CN de repeindre et d'entretenir convenablement le pont de Québec, a été adoptée à l'unanimité.

En novembre 2014, les trois paliers de gouvernement se sont entendus pour financer la moitié de la facture estimée à 200 M\$ pour repeindre le pont. Malgré la bonne foi démontrée par les pouvoirs publics, l'offre de 100 M\$ a été rejetée du revers de la main, et de façon très arrogante, dès le lendemain par le président-directeur général du CN, M. Claude Mongeau. Le premier ministre du Québec a publiquement fait part de sa déception vis-à-vis du CN, mentionnant qu'il considérait l'entreprise avait des obligations morales dans le dossier. Le premier ministre du Canada a invité la population à continuer à mettre de la pression sur le CN et deux de ses ministres se sont positionnés sur le dossier : le ministre Lebel a enjoint le CN à être un bon citoyen corporatif et le ministre Moore a, quant à lui, qualifié de frustrante l'attitude du CN, ajoutant : « Quand le pont a été donné au CN, c'était leur mandat de le garder en bon état. C'est leur responsabilité de livrer la marchandise, de protéger le pont et de l'entretenir afin qu'il reflète la fierté de la région de Québec. »

L'initiative citoyenne #PaintYourBridgeBill a été lancée sur les médias sociaux en novembre 2014. Plus d'une dizaine de vidéos sur le sujet ont été visionnées par quelque 20 000 personnes. En décembre, un brunch populaire a été organisé, au cours duquel une photo de famille a été prise devant le pont, et une pétition de 3 000 noms a été déposée à la Chambre des communes par le député Denis Blanchette. En février 2015, en un temps record de deux heures, près de 550 personnes (dont monsieur Harper, de passage à Québec), ont démontré leur amour pour le

pont de Québec en signant une immense carte de Saint-Valentin destinée aux dirigeants du CN. La page Facebook « Aimons le pont de Québec », créée pour l'occasion, a récolté plus de 3 500 adeptes en moins de cinq jours (www.facebook.com/pontdequebec).

Citoyens et élus des trois paliers de gouvernement se mobilisent et soulignent, par différentes actions, la nécessité et l'urgence de redonner au pont de Québec son lustre d'antan. Tous estiment que le CN a la responsabilité morale et civique de prendre ses responsabilités et de repeindre le pont car son histoire est intimement liée à celle du Canada et à son patrimoine.

Le pont de Québec est une source de fierté, de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent, pour les 750 000 citoyens de la région. Il est un joyau du patrimoine dont cinq millions de touristes peuvent jouir chaque année. Il mérite d'apparaître sur le palmarès 2015 des 10 sites les plus menacés d'Héritage Canada.

(Les villes de Québec et de Lévis remercient M. Michel L'Hébreux, auteur du livre *Le Pont de Québec* pour l'accès à ses documents d'archive et l'utilisation de passages de ses textes sur le sujet).