

Un chef-d'oeuvre en péril

Le pont de Québec

Honorius Provost

Volume 4, Number 3, Fall 1988

L'héritage britannique

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7286ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

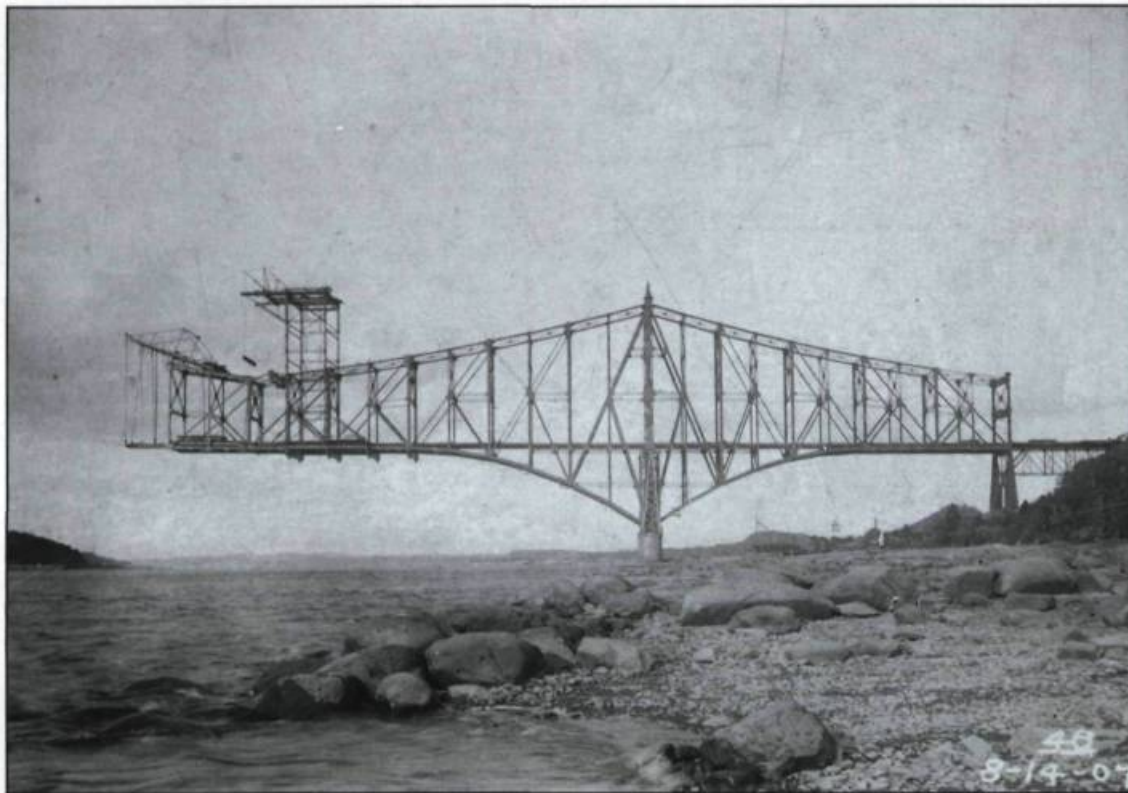
0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Provost, H. (1988). Un chef-d'oeuvre en péril : le pont de Québec. *Cap-aux-Diamants*, 4(3), 49–51.



*Le pont de Québec.
Photo prise 15 jours
avant l'effondrement
de la structure en 1907.
(Archives de la Société
historique de Québec).*

UN CHEF-D'OEUVRE EN PÉRIL LE PONT DE QUÉBEC

par Honorius Provost*

Un historien de la Beauce et du chemin de fer Québec Central ne peut rester indifférent à l'histoire et aux avatars du «vieux» pont de Québec, sur lequel il a traversé une première fois, comme étudiant, revenant pour les fêtes familiales, en décembre 1922.

Le soixante-dixième anniversaire du pont de Québec, souligné en 1987 par les gens de Saint-Romuald et de Charny, a réveillé l'intérêt général pour ce gros joujou, qu'on a appelé la «huitième merveille du monde» et qui demeure encore le plus long pont de type cantilever ou porte-à-faux dans le monde.

Comme il coûte de plus en plus cher d'entretien, pour prévenir divers facteurs d'affaiblissement, il paraîtrait que les Chemins de fer nationaux et le Ministère des Transports du Québec, les deux principaux propriétaires de cette voie de communication transfluviale, se renvoient indûment la balle. On a donc raison de craindre le

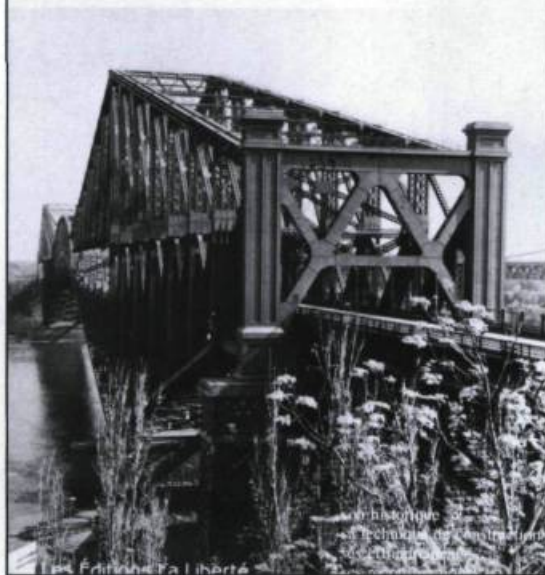
pire, à longue échéance; voilà pourquoi le 29 mars dernier, une rencontre d'experts se tenait sur le sujet, à l'Université Laval.

En 1986, un passionné d'histoire, Michel L'Hébreux, sortait justement de l'ombre avec ses conférences et son livre récent: **Le Pont de Québec, une merveille du monde**, une histoire illustrée, une histoire bien écrite et fort bien documentée, qui, selon le vieil aphorisme, se lit comme un roman.

Le pont de Québec, chef-d'oeuvre reconnu de génie civil, n'a pas fini de faire parler de lui. Inauguré en 1917, gravé dans la mémoire de plus d'une génération, à cause de son histoire tragique, il résiste aux épreuves du temps. Mais, aux dires des experts, alertés récemment, il plane des menaces pour sa conservation. La corrosion, les pluies acides, peut-être (!), lui feraient un tort inquiétant.

Michel L'Hébreux

Une merveille du monde
Le Pont de Québec



Le plus récent ouvrage paru sur le pont de Québec, par Michel L'Hébreux, en 1986.

État du premier pont après la catastrophe au cours de laquelle 76 travailleurs perdent la vie en 1907. (Carte postale, collection Yves Beauregard).

Quand le malheur s'acharne

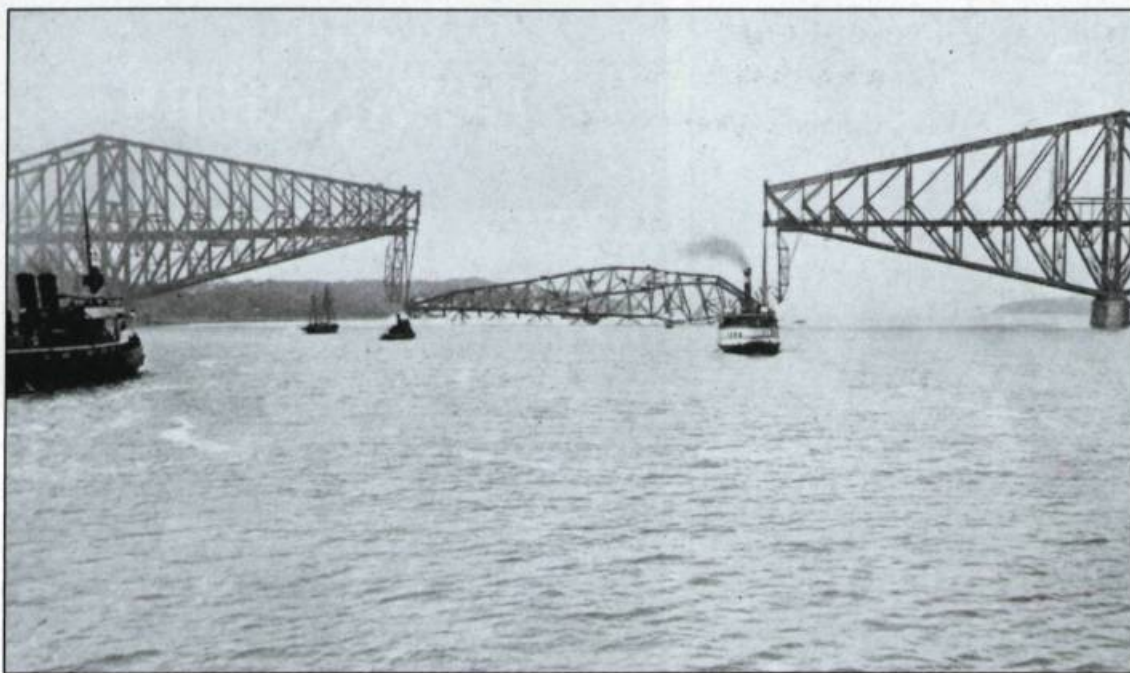
Il existait tout de même une source officielle, un grand ouvrage in-quarto (2 volumes): **The Quebec Bridge – 1918 – over the St. Lawrence Riv-**

er... Report of the Government Board of Engineers, du 31 mai 1919. Soumis par l'hon. J.D. Reid, ministre des Chemins de Fer et Canaux, et imprimé par ordre du Gouverneur Général en Conseil, le duc de Devonshire, on y fait d'abord un bref rappel de l'échec mal expliqué du premier pont, le 29 août 1907, et des photos du temps sont on ne peut plus évocatrices. La première, prise juste quelques heures avant la chute, montrait en place la travée sud terminée et les premiers bras de ce qui devait être la travée centrale. Tout cela, destiné à se souder avec une future travée du côté nord, est devenu, en un rien de temps, un amas de poutres ou tiges tordues, dans une hécatombe de 76 travailleurs. Il existe plusieurs images superbes de ce désastre, éprouvé par la **Phoenix Bridge Co.**, maître d'oeuvre de cette gigantesque entreprise.

Après cette pitoyable expérience, il fallait reprendre à pied d'oeuvre les efforts de plusieurs années. Toutefois, moins d'un an après, soit le 17 août 1908, un ordre en conseil du gouvernement fédéral revenait avec substantiellement les mêmes plans. Cependant, on consoliderait le pilier de maçonnerie principal de la rive sud, tandis que son jumeau du nord serait déplacé et refait en entier. Malgré la grande guerre, ou, peut-être, à cause d'elle, les belles saisons de 1914, 1915 et 1916 furent celles de la plus intense activité.

Il faut dire ici que, selon les nouveaux plans, la travée centrale serait construite séparément, sur





*Chute de la travée centrale le 11 septembre 1916.
(Novelty Mfg & Art Co, Montréal, carte postale, collection Yves Beauregard).*

un chantier flottant, dans une anse de Sillery, cette fois par la firme *St. Lawrence Bridge Co.* De là, elle serait tirée sur le fleuve, à la faveur d'une haute marée, pour être soulevée, aux quatre coins, par des vérins hydrauliques extrêmement puissants, avec des crans successifs de deux pieds en deux pieds. L'opération devait prendre plusieurs heures. Or, à 10 heures et 47 minutes, le 11 septembre 1916, un cran fit défaut, au sud-ouest, et, perdant son équilibre, la travée centrale, déjà suspendue dans le vide, se tordit et décrocha entièrement, entraînant avec elle dans le fleuve plusieurs ouvriers. Il existe au moins une photo de cette scène tragique, montrant le bras de suspension tordu, responsable d'une nouvelle catastrophe de 27 victimes: 13 morts et 14 blessés.



*Seconde tentative réussie de raccordement de la travée centrale aux bras cantilevers le 17 septembre 1917. De nombreuses personnalités assistent à l'événement.
(Carte postale, collection Yves Beauregard).*

Seconde tentative réussie

Un an après ce deuxième accident, soit le 17 septembre 1917, on commençait la levée d'une nouvelle travée semblable, en y mettant plus de temps et, peut-être, plus d'attention. Tout fut terminé triomphalement le jeudi, 20 septembre, à 16 heures, aux acclamations des foules massées sur les deux rives. Les archives du Séminaire de Québec conservent une série de plusieurs petites photos, prises, avec mention de l'heure, par un opérateur anonyme, naviguant sur le fleuve, à proximité.

Le pont de Québec était d'abord conçu pour la liaison ferroviaire entre les deux rives du Saint-Laurent, près de Québec, Montréal ayant déjà la priorité en ce domaine, depuis 1860, avec le pont Victoria. On s'empressa donc de poser une paire de rails et d'éprouver la solidité du tout. Un petit train inaugural put y traverser, le 17 octobre. Mais

le premier train de fret véritable (locomotive 2900 de la *C.G. Railways*) n'effectua la traversée que le 3 décembre 1917. Enfin, le 22 août 1919, c'est le prince de Galles (futur Édouard VIII) qui présidera à l'inauguration officielle de notre «*huitième merveille du monde*». Celle-ci a reçu, en 1970, comme voisin et compagnon de service, à l'ouest, un pont suspendu pour les voitures, le pont Pierre-Laporte, qui ajoute sa touche d'élégance et de légèreté à un carrefour désormais surachalandé. Mais le pont de Québec reste encore bien utile, avec sa double voie carrossable, surtout lorsqu'il se produit quelques embouteillages accidentels sur le prestigieux voisin! ♦

*Historien