



Groupe l'Avenir du pont de Québec

Mémoire pour présentation au Forum sur le pont de Québec, le 8 novembre 2016

Qui sommes-nous?

Le Groupe L'Avenir du pont de Québec du *Collectif 55+* a été formé en janvier 2014 à la suite d'une publicité dans le journal Le Soleil de Québec, payée par M. Georges Lacroix, un ex-homme d'affaires beauceron, dénonçant l'incurie dans l'entretien du pont de Québec. De plus, une causerie prononcée par Michel L'Hébreux, défenseur bien connu de la cause du pont de Québec, a aussi contribué à la formation du groupe.

Dès le début le groupe s'est donné pour mission de convaincre tous les intervenants et décideurs impliqués de près ou de loin dans le dossier du pont de Québec de s'assurer que les meilleures solutions et décisions soient prises et suivies face à son entretien et son avenir.

Notre groupe fait partie du Collectif 55+, un organisme à but non lucratif (OBNL), reconnu par la ville de Québec et regroupant environ 150 personnes majoritairement retraitées qui réfléchissent à divers enjeux de société, et au besoin, s'y impliquent. Cela lui octroie certains avantages en plus de l'appuyer dans ses interventions. Le groupe maintient des activités régulières depuis le tout début de sa formation.

Le lecteur peut obtenir plus d'information sur notre groupe en cliquant sur le lien suivant: www.collectif55plus.org

Cheminement du dossier du pont de Québec

Peu après sa formation, le groupe a pris acte d'une entente de dix ans renouvelable pour les deux décennies suivantes - intervenue entre le Canadien national (CN) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) - sur le partage des coûts d'entretien du pont de Québec. Comme cette entente ne comprenait pas une remise à niveau complète de la structure, que les garanties de coûts portaient sur 10 ans seulement et que, de plus, l'entente pouvait être déclarée caduque advenant une augmentation des coûts de 10 millions ou plus, le groupe a poursuivi des études et travaux sur le sujet. Le 21 août 2014, dans le cadre d'une conférence de presse, nous avons déposé un document intitulé «[Le pont de Québec, un lien capital](#)» (PDF) dont la principale recommandation portait sur la formation d'une corporation constituée des trois paliers de gouvernement et du CN. Cette corporation devant être responsable d'assurer la pérennité du pont de Québec et, pour cela, d'en assumer la gestion et le partage des coûts. Ce document était nécessairement préliminaire et nous souhaitons qu'il mette la table pour des études et des analyses plus complètes par les intervenants au dossier.

La diffusion de notre document ainsi que le jugement favorable au CN dans le litige l'opposant au Gouvernement fédéral pour la peinture du pont ont fait en sorte que les maires de Québec et de Lévis ont pris en main le dossier; depuis ce moment le dossier fait l'objet d'échanges sur la place publique.

Notre groupe a suivi avec attention ces échanges qui se sont orientés d'abord vers un appel à la bonne foi du CN le priant de jouer son rôle de bon citoyen corporatif et repeindre le pont. La compagnie de chemin de fer a rétorqué que les coûts de peinture étant de l'ordre de 200 millions de dollars, il ne les assumerait pas mais qu'il faciliterait l'accès à la structure aux gouvernements, advenant que ceux-ci désireraient effectuer une étude plus poussée sur le sujet. Le CN s'est même dit prêt à céder le pont.

Les trois paliers de gouvernement ont alors offert de se partager 50% du coût des travaux. Devant le refus de l'entreprise d'assumer sa part, les maires ont acheté des actions du CN afin de pouvoir assister à l'assemblée annuelle des actionnaires pour exposer leurs doléances.

Le CN a alors fourni une évaluation révisée des coûts de peinture du pont qui oscilleraient entre 300 et 500 millions de dollars. Les maires ont alors renoncé à assister à l'assemblée des actionnaires. Parallèlement, le pont de Québec a été

inscrit par Héritage Canada dans la liste des 10 sites patrimoniaux les plus menacés au pays.

À Montréal, une entreprise de Québec a été retenue pour réaliser des travaux de pose de peinture sur le pont Jacques-Cartier, à un prix très compétitif. Cette démarche a donné espoir en la pose d'un enduit protecteur (peinture) sur le pont de Québec à un coût raisonnable.

Dans le cadre de la dernière campagne électorale, les candidats libéraux fédéraux de la région de Québec ont présenté le projet de réunir tous les intervenants impliqués dans le dossier du pont de Québec, leur donnant jusqu'au 30 juin 2016 pour trouver une solution au dossier faute de quoi une décision serait prise unilatéralement par le gouvernement. Le parti conservateur, lui, maintenait son offre initiale de 75 millions de dollars.

Dans le même contexte, le NPD a pour sa part exprimé son intention de déposer à la Chambre des communes un projet de loi qui obligerait les entreprises à assumer l'entretien des biens patrimoniaux canadiens. Et en cas de refus, les travaux seraient réalisés par le gouvernement et les coûts facturés aux propriétaires.

Le parti libéral du Canada ayant été élu, 2 rencontres des intervenants au dossier ont eu lieu par la suite, dont la dernière le 29 septembre 2016. La position du Gouvernement fédéral qui en a résulté est à l'effet que le pont de Québec est déclaré sécuritaire jusqu'en 2053 moyennant l'entretien actuel. De plus, il reconduit l'offre de 75 millions de dollars du précédent gouvernement pour réaliser les travaux de pose d'enduit protecteur (peinture). Le CN, de son côté, maintient sa position à l'effet que la pose d'un enduit protecteur (peinture) est strictement esthétique et qu'il revient donc aux gouvernements d'en assumer les coûts. De leur côté, les villes de Québec et Lévis proposent de débiter immédiatement les travaux de peinture sans vision long terme. Le montant de 75 millions de dollars offert par le fédéral pourrait selon eux être utilisé pour ce faire. Bref la saga continue!!!

Parallèlement, les chambres de commerce de Québec et de Lévis, en collaboration avec l'Université Laval, ont décidé de tenir un forum sur le pont de Québec. C'est dans ce contexte que nous soumettons le présent mémoire aujourd'hui.

Travail du groupe *L'Avenir du pont de Québec* depuis le 21 août 2014

Outre de suivre de près l'évolution de la situation et d'intervenir lorsque possible, le groupe *L'Avenir du pont de Québec* s'est enrichi de deux nouveaux membres qui sont des ingénieurs d'expérience, à savoir M. Lucien Viel, ingénieur en structure, et M. Jean Hémond, ingénieur en mécanique. Le groupe a aussi sollicité les avis du professeur Mario Fafard, spécialiste en structure de l'Université Laval.

Notre groupe est intervenu à plusieurs reprises dans l'évolution du dossier. Notamment par la recommandation d'un médiateur au dossier, ou en informant les candidats de notre position lors de l'élection fédérale d'octobre 2015, ou par des rencontres postérieures à l'élection avec le député élu du comté de Louis-Hébert M. Joël Lightbound ainsi qu'avec le ministre Jean-Yves Duclos pour leur rappeler leurs promesses.

De plus, se basant sur le rapport Modjeski, appuyé de [photos éloquentes](#) que nous avons prises sur l'état inquiétant du pont de Québec, nous avons réagi par des échanges de courriels aux propos du ministre Duclos et aussi du ministre des transport M. Marc Garneau à l'effet que le pont de Québec serait bien entretenu et sécuritaire.

Nous avons de plus fait des demandes auprès du CN et du gouvernement fédéral afin d'obtenir des informations techniques sur l'état du pont, hélas sans succès.

Analyse

Notre analyse de la situation actuelle nous ramène au même constat que celui que nous faisons lors de l'élection d'octobre 2015, à savoir:

Du point de vue patrimonial et touristique

- Que depuis son érection, le pont de Québec demeure une merveille architecturale et technique qui mérite une attention et un soin particuliers, au titre de bien patrimonial national. S'il était entretenu de manière adéquate il pourrait retrouver son rôle de pôle d'attraction touristique, en complément avec l'Aquarium de Québec sis à proximité. De plus, et c'est le plus important, redonner aux citoyens la fierté de cette œuvre majeure d'ingénierie que nous souhaitons voir perdurer pour les générations futures.

D'ailleurs le Pont de Québec fait partie du paysage, tant de la ville de Québec que de celle de Lévis, mais également du Québec entier. Ce lien qui unit les deux rives depuis bientôt 100 ans illustre de nombreux documents, c'est une image forte, non seulement des deux villes qu'il unit, mais du Québec et du Canada. Lors du colloque « *Vision patrimoine 2017-2027, Préserver, Enrichir, Transmettre* » M. John R. Porter, gestionnaire culturel, rappelle « *que le patrimoine d'une capitale comme Québec comporte de multiples facettes, se décline à tous les temps et qu'il est intimement associé à l'identité même de la Ville* ». La préservation de ce joyau du patrimoine québécois, reconnu mondialement, ne repose pas exclusivement sur les initiatives d'une seule organisation, mais de tous les paliers de gouvernement, du secteur privé, et dépend également de l'engagement individuel de tous les citoyens. Le patrimoine, ce n'est pas seulement le cadre bâti, c'est un paysage commun, c'est un élément de l'identité territoriale, c'est un legs aux générations futures et aussi une attraction touristique qui génère des retombées économiques.

-Du point de vue touristique, notre groupe a rencontré M. Sylvain Gagné, un homme d'affaires de Québec spécialisé dans le domaine culturel qui a déjà présenté un projet de développement touristique pour le pont de Québec qui s'appellerait Grimpon. M. Gagné est encore intéressé au projet et pourrait être disponible pour faire une présentation soit au Forum du 8 novembre soit au groupe sectoriel qui s'intéresse à la partie patrimoniale.

Au point de vue technique et sécuritaire

-Que cette structure est de type isostatique ce qui fait qu'elle comporte certaines pièces structurales importantes qui assurent la cohérence et la stabilité structurelles nécessaires du pont. Ces pièces ne peuvent que difficilement être remplacées car sollicitées de façon permanente.

-Que l'auto-portance du pont représente 80% des efforts exercés sur les éléments qui le composent. Cela signifie qu'en cas de corrosion excessive, le pont devra être condamné puisque certaines pièces structurales importantes perdraient leurs propriétés mécaniques qui assurent la solidité de l'ouvrage. Il pourrait même à la limite s'effondrer si des cas de corrosion excessive ne sont pas détectés et corrigés à temps. Soulignons que la rouille progresse au rythme moyen de 0,1 mm par année et même davantage pour les pièces exposées aux sels de déglçage hivernaux.

- Qu'afin de pouvoir se prononcer exactement sur l'état réel du pont et d'en évaluer adéquatement les coûts d'entretien, - en y incluant la peinture qui sert surtout d'enduit protecteur pour le métal -, les spécialistes auraient besoin d'une modélisation du pont, à être réalisée sur la base des plans d'origine. Le coût :

moins de 300 000\$. Devra s'y ajouter une inspection en profondeur des pièces critiques dont le coût est plus élevé.

Au point de vue de la valeur économique et utilitaire

L'utilité du pont n'est pas remise en question. Les investissements importants déjà faits ou prévus sur l'autoroute Henri IV, dans le transport en commun entre les deux villes avec le Service Rapide par Bus (SRB), ainsi que le remplacement du tablier du pont, en témoignent. Ces infrastructures contribueront à l'augmentation de la valeur économique du pont de Québec. De plus, l'élargissement de la piste cyclable actuelle est devenu une nécessité pour interconnecter ces réseaux qui se développent de plus en plus des deux côtés du fleuve.

Au point de vue de l'organisation et de la propriété du pont de Québec

-Il nous semble que pour le CN, l'enjeu n'est pas uniquement le pont de Québec mais bien toutes les autres infrastructures ferroviaires où il applique sa politique, jugée plus économique, de remplacement d'éléments structuraux plutôt qu'une de protection des pièces d'acier en jeu. Or, la modification de cette politique représenterait possiblement des coûts de plusieurs millions, voire de milliards de dollars pour l'entreprise. Dans ce contexte, il apparaît assez normal que les dirigeants ne veuillent pas créer de précédent en privilégiant le pont de Québec. La compagnie de chemin de fer a démontré, antérieurement et dans les échanges actuels, qu'elle défendra vigoureusement sa position sur le sujet. De plus, tel que mentionné précédemment, le CN a aussi offert de céder le pont.

Position actuelle du groupe

D'abord nous applaudissons cette initiative des chambres de commerce et de l'Université Laval d'organiser ce forum; nous espérons avoir l'occasion d'y faire valoir nos positions, les confronter avec celles des autres intervenants, et avoir des réponses à nos questions en vue d'entrevoir ensemble des avenues de solutions.

Position de base. - L'analyse des développements dans ce dossier et nos travaux nous amènent à constater que dans l'ensemble notre document d'août 2014 intitulé « Le pont de Québec : un lien capital » décrit bien la situation et propose une solution d'organisation intéressante, mais qu'il faut débiter quelque part si nous voulons arriver à une solution acceptable pour tous et explicable à la population qui, en fin de compte, paiera pour les pots cassés s'il y en a!!!

Pour commencer, il serait essentiel, selon nous, de réaliser les études techniques nécessaires à l'évaluation de la capacité portante du pont dans son

état actuel et de sa durée de vie, selon divers scénarios d'entretien comportant les coûts associés. Sur cette base, les décisions relatives au transfert, s'il y a lieu, de la propriété du pont pourront être prises et les suivis réalisés. On retrouve le détail de cette position dans un article publié pleine page dans le journal Le Soleil intitulé "[Comment régler le dossier du pont de Québec](#)".

Toutefois, à la lumière des derniers événements, soit la suggestion de la Chambre de commerce d'étudier plus à fond notre proposition de former un organisme indépendant pour l'étude de la situation du pont de Québec, jointe à la récente proposition des villes de Québec et de Lévis de débiter les travaux de peinture sans vision à long terme, dans une vision optimiste de l'état du pont:

A-Nous comptons appuyer l'étude de la formation d'un organisme appelé à gérer les travaux de réfection du pont. (Toutefois le transfert de la propriété du pont à un tel organisme ne devra se faire qu'après la réalisation des études techniques mentionnées plus haut et des décisions qui en résulteront).

B-Nous comptons appuyer également le début des travaux de pose d'enduit protecteur (peinture) sur le pont, qui se découleraient en même temps que les études techniques mentionnées plus haut. Ces travaux concomitants servant d'expertise permettant d'extrapoler avec plus de précision les coûts d'une réfection complète et permettant également d'accélérer les travaux s'il est décidé d'aller de l'avant. Le détail technique de cette proposition est expliqué dans un document préparé par M.Lucien Viel et intitulé « [Pour assurer la longévité du pont de Québec](#) ».

Le troisième lien

L'éventualité d'un troisième lien entre les deux rives doit être considérée dans les analyses économiques relatives au pont de Québec. Ce qu'il faut avant tout c'est s'assurer de ne pas perdre l'usage du pont avant que cette infrastructure ne soit finalisée, advenant qu'elle voie le jour.

Dernière nouvelle

En dernière heure nous apprenons « *que le CN réalisera une analyse de la capacité portante du pont en vue de l'arrivée du SRB* » (*Journal Le Soleil, 20 septembre 2016*).

C'est une bonne nouvelle qui nous suggère les questionnements suivants:

- 1- Quelle est la nature du mandat donné à l'entreprise Norda Stelo (anciennement Roche) ? Le mandat couvre-t-il uniquement les voies carrossables ou l'ensemble de la structure?

- 2- S'il s'agit de l'ensemble de la structure est-ce que des programmes d'entretien et les coûts associés seront prévus pour assurer la pérennité du pont?
- 3- Les résultats de cette analyse seront-ils publics et répondront-ils aux questionnements de notre groupe énoncés depuis janvier 2015?

Collaboration

Il nous apparaît que la collaboration de certains de nos membres serait certainement une aide dans les groupes sectoriels que les chambres de commerce et l'Université Laval ont formés en vue du prochain forum. Par exemple, nous sommes d'avis que M. Lucien Viel, ingénieur civil de 50 ans d'expérience en structure, pourrait certainement aider en apportant une vision pratique dans le groupe Science. De plus, M. Gilbert Tessier pourrait probablement aussi apporter son support au groupe économie qui comporte un aspect organisationnel.

Et nous avons signé :

Pour le Groupe l'Avenir du pont de Québec :

Gérard Bureau, ex-administrateur public et privé

Jean Hémond, ingénieur en mécanique, retraité et photographe

Georges Lacroix, ex-homme d'affaires beauceron, diplômé de Harvard

Carl Lavoie, archéologue

Gilbert Tessier, ingénieur en électricité et cadre retraité d'Hydro-Québec

Lucien Viel, ingénieur civil spécialisé en structures, retraité de la firme de génie-conseil WSP.

Le 30 septembre 2016