



Groupe Avenir du pont de Québec

Le pont de Québec : une analyse du statut quo, 22 novembre 2018

Le pont de Québec est considéré comme un chef-d'oeuvre du génie civil. Il s'agit du plus long pont de type cantilever (porte à faux) au monde. Il a été désigné monument historique international du génie civil et lieu historique national du Canada.

Après plus de cent ans d'âge, il doit faire l'objet d'importants travaux de réfection et doit notamment être repeint. Pour certains experts, il est encore bien solide et bien ancré. Mais, pour d'autres, son état est discutable. Certains suggèrent même son démantèlement.

La polémique est alimentée par l'histoire. Le pont de Québec s'est déjà effondré à deux reprises. La première fois, le 29 août 1907, lors de sa première construction, 76 personnes y laissèrent leur vie, dont 17 Américains et 33 Mohawks de Kahnawake. La deuxième fois, le 11 septembre 1911, la travée centrale s'est effondrée provoquant 13 morts et de nombreux blessés. Malgré tout, le pont fût officiellement inauguré le 22 août 1919. Mais, ces deux tragédies restèrent gravées à jamais dans la mémoire des gens de Québec.

Un modèle de gouvernance issu de décisions historiques

Le modèle de gouvernance actuel du pont est issu d'une suite de décisions historiques non planifiées qui donna lieu à un ménage à trois, (mais sans amour véritable) composé de la Compagnie des chemins de fer du Canada (CN), du gouvernement fédéral et celui du Québec.

Après le premier effondrement, le pont¹ fût cédé au gouvernement fédéral dans sa volonté de le reconstruire et de le lier au chemin de fer Transcontinental². Les premiers devis prévoyaient déjà une voie carrossable, mais cette option fût abandonnée en raison des coûts. Le pont de Québec est un pont ferroviaire qui a été conçu avant tout pour le passage des trains de marchandises et des personnes. En 1910, il n'y avait presque pas de voiture; seulement 786 automobiles étaient enregistrées au Québec.

Mais en 1929, on en comptait déjà 132 839. Il fût alors décidé de construire une voie carrossable, cette fois, sous l'égide du gouvernement du Québec qui signa à cette fin un contrat de 30 ans avec le gouvernement fédéral. Cette voie fût financée par un péage qui fût par la suite aboli en 1942. La responsabilité de l'entretien de la structure relevait donc du gouvernement fédéral, mais celle de la voie carrossable, du gouvernement du Québec. En 1949, en raison de l'augmentation du trafic, la décision fût prise d'enlever une voie ferrée sur le pont de Québec et de déplacer la seconde afin de permettre l'élargissement de la voie carrossable.

¹ Voir ici la « Quebec Bridge Company »

² Un vaste projet visant à relier toutes les colonies canadiennes dans le cadre de la Confédération.

En 1993, le gouvernement du Canada a cédé la propriété du pont de Québec et certains terrains avoisinants au CN, alors compagnie d'État, pour la somme nominale de 1 \$, moyennant une restauration complète du pont. Mais, en 1995, il privatisait le CN et une nouvelle entente fût renégociée. L'infrastructure déjà vieillissante devenait de facto la propriété d'une entreprise privée, mais son usage avait fortement évolué au cours du temps.

Lors de son acquisition, le CN s'était engagé à financer un vaste programme d'entretien pour assurer la viabilité du pont à long terme. Les travaux consistaient notamment à repeindre l'acier attaqué par la rouille. Mais l'entreprise décida en 2005 d'interrompre les travaux au tiers réalisés, en raison de normes environnementales trop coûteuses. La facture passait de 60 à 100 M \$. Des poursuites furent intentées par le fédéral et le provincial pour obliger le CN à terminer la remise en état du pont, mais sans succès.

En 2012, le ministère des Transports du Québec (MTQ) se désiste de cette poursuite et signe avec le CN, sans la participation du fédéral, une nouvelle entente de 10 ans renouvelable pour 30 autres années pour l'entretien et l'utilisation du pont de Québec. Cette entente prévoyait un montant de 95 M \$ dont 60 M \$ à la charge du MTQ pour la continuation de l'entretien minimum du CN, soit l'inspection et le remplacement des pièces rouillées. Le MTQ, pour sa part, reste responsable de l'inspection et de l'entretien du tablier qui soutient les voies de circulation et la passerelle pour piétons. Le coût estimé de remplacement du tablier est estimé à environ 150 M \$³. Rien, toutefois, n'est prévu concernant la peinture, dont les coûts pourraient avoisiner 400 M \$ étalés sur plusieurs années, selon une étude interne au CN.

Aux dernières élections, le gouvernement fédéral s'était pour sa part engagé à négocier avec le CN une nouvelle peinture pour le pont de Québec s'il était porté au pouvoir. Selon l'engagement fédéral, advenant que l'impasse perdure au-delà du 30 juin 2016, un plan B, plus coercitif mais non défini, s'enclencherait⁴.

Des coûts privés et des coûts sociaux mésestimés

Malgré de nombreuses ententes, le modèle de gouvernance qui est décrit plus haut ne fonctionne pas. Actuellement, personne n'a une idée globale de l'ensemble des coûts engendrés par le maintien du statut quo actuel. La raison en est que ce modèle rend les intervenants aveugles sur l'ensemble des coûts de réfection et de maintenance du pont. Personne ne semble vouloir en assumer l'entière responsabilité. On accepte de considérer et d'assumer certains types de coûts en lien avec l'usage propre de sa clientèle, sous l'angle de sa propre ornière, mais non sous celle des tierces parties impliquées. Ces coûts sont de deux ordres, soit des coûts privés assumés par un partenaire privé et les coûts sociaux assumés par l'ensemble de la collectivité.

Par exemple, le CN assume les coûts privés de l'infrastructure, alors que son intérêt est d'assurer la maintenance d'un actif productif pour ses propres besoins en lien avec le transport des marchandises. Contre toute attente, bien qu'il se soit déjà engagé à cet égard, le CN ne semble pas vouloir réinvestir un seul sous pour peindre le pont en raison des importantes sommes d'argent nécessaires. Or, du point de vue des coûts sociaux, l'image de marque du pont et de la

³ Évolution du dossier du transport dans l'axe Québec-Lévis au cours des 4 dernières années et vision des prochaines étapes, Groupe l'Avenir du pont de Québec (APQ), mars 2018.

⁴ [Pont de Québec, les libéraux fédéraux veulent négocier, Le Soleil, 17 juin 2015.](#)

région de Québec en souffre, alors qu'on admet sa valeur symbolique et son apport à l'esthétique du paysage et pour le développement touristique. Selon l'avis de plusieurs ingénieurs, la sécurité de la population peut être grandement compromise aussi en raison de l'état d'avancement de la rouille sur le pont.

Par ailleurs, les coûts privés de maintenance augmentent avec l'âge ainsi que le niveau de désuétude de l'infrastructure. Mais, l'intérêt du CN est dilué par une utilisation moins fréquente du pont pour le passage de ses trains. À contrario, le pont de Québec est plus important que jamais pour le passage des automobiles. On estime qu'une moyenne de 35 000 véhicules par jour empruntent le pont de Québec, comparativement à 120 000 sur le pont Pierre-Laporte. Il faut également noter que les autobus de la Commission de transport de Lévis empruntent le pont de Québec et qu'éventuellement, la structure pourrait être considérée pour accommoder le tramway entre les deux rives⁵. Sur le plan des politiques publiques, il reste donc impératif d'assurer un niveau de service acceptable jusqu'au moins la construction d'un troisième lien entre Québec et la Rive-Sud, sans quoi la congestion routière s'aggraverait considérablement. On parle d'une période de 10 à 15 ans.

Finalement, un autre exemple de disparité des coûts tient de la gestion du risque. L'élaboration des « [plans de continuité d'activités \(Nouveau monde maritime, 29 mai 2017\)](#) » implique qu'il existe un coût fantôme et récurrent lié à la probabilité qu'un événement se produise. Le coût d'une interruption de service dû à un événement sera d'autant plus grand que la probabilité que cet événement se produise sera élevée.

Bien sûr, on ne peut obstinément prévoir une catastrophe comme l'effondrement du pont. Mais, plusieurs autres types d'incidents peuvent aussi avoir des conséquences graves qui ne sont toutefois pas les mêmes pour le CN et pour l'ensemble de la collectivité. Dans le cas du CN, des routes alternatives sont possibles. Dans le cas d'une catastrophe ou d'accidents où des vies humaines sont en jeu, les conséquences pourraient être beaucoup plus graves, sans compter les effets sur l'économie.

Conclusion

Le gouvernement fédéral a donc entrepris des négociations avec le CN. Selon M. François-Philippe Champagne, l'actuel ministre fédéral de l'Infrastructure et des collectivités, les discussions vont bon train actuellement et des annonces pourraient être imminentes.

Celui-ci souligne toutefois que son mandat se limite à négocier la peinture du pont et que son éventuel rachat par Ottawa n'est qu'un des scénarios abordés dans le cadre des négociations entre le fédéral et le CN. Ainsi donc, si le statut quo actuel est maintenu, le partage des responsabilités demeurerait comme suit : la structure pour le CN, le tablier pour le MTQ et la peinture pour le fédéral. Un beau méli-mélo.

⁵ Selon un [document rédigé par le Groupe « L'Avenir du pont de Québec \(APQ\) », l'Avenir du pont de Québec, un lien capital. Collectif 55+, août 2014.](#)

Le gouvernement fédéral semble vouloir négocier la solution la plus économique et aussi la moins contraignante politiquement. Le gouvernement fédéral se désengagerait donc de sa responsabilité d'ensemble. Ceci diffère de la position de son collègue et député M. Joël Lightbound qui estime que le possible rachat du pont par Ottawa serait la solution « la plus porteuse pour l'avenir » de l'infrastructure. Or, les faits et l'analyse de cet article semblent donner raison à M. Lightbound puisqu'ils démontrent que le modèle de gouvernance actuel ne fonctionne pas, qu'il est propice à des négociations interminables sur le partage des coûts et des responsabilités, ce qui dans le long terme ajoute des coûts sociaux au statut quo et compromet la sécurité des citoyens.

Louis Bellemare, économiste, éditeur, Nouveau Monde Maritime pour le Groupe l'Avenir du Pont de Québec (APQ), composé de

- M. Louis Bellemare, retraité du gouvernement du Québec, économiste, éditeur, Nouveau Monde Maritime,
- M. Gérard Bureau, ex-administrateur public et privé,
- M. Jean Hémond, ingénieur en mécanique retraité et photographe,
- M. Georges Lacroix, ex-homme d'affaires beauceron, diplômé de Harvard,
- M. Carl Lavoie, archéologue,
- M^{me} Liv Ouellet, psychopédagogue, retraitée de l'enseignement,
- M. Gilbert Tessier, ingénieur retraité en électricité et cadre retraité d'Hydro-Québec,
- M. Lucien Viel, ingénieur civil spécialisé en structure, retraité de la firme de génie-conseil WSP.