



Groupe avenir du pont de Québec

Évolution du dossier du transport dans l'axe Québec-Lévis au cours des 4 dernières années, mars 2018

1- En janvier 2014, le Collectif ImpliqueAction55+ , à la suite d'une conférence de Michel L'hébreux, créait un groupe de Réflexion et d'action sur le pont de Québec.

Le groupe s'est donné pour mission de s'assurer que les meilleures décisions soient prises pour cette structure patrimoniale d'où son appellation **Groupe l'Avenir du pont de Québec (APQ)**.

2- En janvier également, le ministère des Transports du Québec (MTQ) signait une entente de 10 ans renouvelable pour 30 autres années pour l'utilisation et l'entretien du pont de Québec.

Cette entente totalisant **95 millions de dollars dont 60 à la charge du MTQ** prévoyait la continuation de l'entretien minimum du CN soit l'inspection et le remplacement des pièces rouillées. Il y était ajouté l'installation de **murs anti-éclaboussures à la charge du MTQ** ainsi que le **remplacement du tablier routier**. Notre groupe avait demandé dans le temps que les murs soient transparents ce qui a été fait pour le mur côté ouest. Le remplacement du tablier au coût d'environ 150 millions est encore à l'étude et est prévu dans un horizon de 5 à 10 ans. L'entente ne tenant aucun compte des **possibilités patrimoniales et touristiques** du pont prévoyant aussi qu'un dépassement de plus de 10 millions des coûts d'entretien la rendrait caduque nous a amené à considérer qu'elle est **incomplète, à court terme et facilement résiliable**. Nous avons donc continué nos travaux.

3-En date du 21 août 2014, le groupe l'Avenir du pont de Québec présentait lors d'une conférence de presse un document intitulé Le pont de Québec, un lien capital.

Ce document de 57 pages visait à interpeller les décideurs dans le dossier pour que ceux-ci cessent leurs querelles de juridiction et prennent ensemble les moyens pour mieux entretenir cette structure patrimoniale et la mettre en valeur, tout ceci bien sur à condition que ce soit encore possible tant techniquement qu'économiquement .

Le document situait aussi le pont de Québec dans l'équation du transport inter-rive Québec-Lévis.

Nous espérons que cette publication réalisée avec des données partielles par des citoyens non spécialisés dans les transports serait reprise par les intervenants et mener à des décisions éclairées mais nous nous rendons compte aujourd'hui qu'il y avait loin de la coupe aux lèvres.

Et c'est peu dire!!!

4- Pour vous en convaincre voici les autres actions prises par les divers intervenants au dossier par la suite

A- Dans un premier temps suite également au jugement sur le procès donnant raison au CN dans le procès l'opposant au CN pour la peinture du pont **Les maires de Québec et Lévis enjoignent le CN de se comporter en bon citoyen corporatif** et menacent d'assister à la

rencontre des actionnaires du CN. L'idée est abandonnée lorsqu'une étude commandée par le CN évalue à environ 400 millions de dollars la peinture du pont.

Depuis ce temps, **le maire de Québec se concentre sur les projets de transport en commun** (SRB et maintenant tramway) tandis que **le maire de Lévis met plutôt l'accent sur le 3^{ième} lien**. Le projet de tramway fera sous peu l'objet d'une présentation par la Ville de Québec alors que le projet du troisième lien est plutôt piloté par le MTQ (voir détails plus bas dans notre document).

B- Les gouvernements (fédéral et provincial) offrent au CN 100 millions pour la peinture du pont

Celle-ci est refusée et c'est probablement ce qui a poussé le CN à faire réaliser une étude de coût des travaux de peinture qui se sont révélés être aux environs de 400 millions réalisables sur 20 ans. Nous n'avons jamais pu avoir accès à cette étude mais nous considérons qu'elle est incomplète car ce qu'il faut faire c'est une étude complète qui dans un premier temps établirait l'état actuel de la structure et ensuite les coûts et la durée de vie résiduelle selon différents scénarios d'entretien dont celui incluant la pose d'enduit protecteur et de peinture.

C- Lors des élections fédérales de 2015 le parti libéral a pris comme engagement s'il est élu de réunir les intervenants et d'obtenir une entente pour **octobre 2016** sinon il prendrait les mesures nécessaires pour régler le dossier.

Deux ans et demi plus tard certaines rencontres des intervenants ont eu lieu mais aucune entente n'a été prise, des **négos entre le CN et le fédéral** sont en cour sans résultat pour le moment. Aucun argent n'a été mis dans le dernier budget fédéral pour la rénovation du pont.

D- La chambre de commerce de Québec sous l'impulsion de son président Alain Aubut a organisé **un forum sur le pont**. La chambre a aussi fait réaliser une **étude par le Groupe Mallette** qui a proposé la création de 2 unités pour la gestion du pont soit une société pour la gestion de l'entretien de la structure et une autre pour sa valorisation.

De plus la chambre a aussi organisé les fêtes du centenaire du pont qui ont été un succès. Selon ce qu'on nous disait c'était la première action de la Société de Valorisation.

Toutefois avec le départ de M. Alain Aubut, il n'y a pas de suites de données à cette implication pour le moment.

Il ne nous a pas été possible d'entrer en contact avec la nouvelle présidente M^{me} Julie Bédard pour connaître ses intentions.

E- Le 20 septembre 2016, le CN a annoncé qu'il avait mandaté une firme de Génie Conseil pour réaliser **une étude de la capacité portante du pont**. Nous ne savons pas si cette étude a été effectuée mais nous espérons que oui car elle est un item majeur si le pont devait changer de propriétaire. En effet une telle étude pourrait assurer ou non s'il est encore possible de le remettre à niveau pour une utilisation à long terme.

F- Fin 2017, le MTQ a formé un groupe de Projet sur le troisième lien avec un budget de 20.5 millions pour réaliser une étude exhaustive du transport inter-rive dont les principales étapes sont;

- 1-Établir les besoins actuels et futurs au niveau circulation (fin 2018)
- 2-Établir les possibilités de combler les besoins à partir des installations existantes actuelles ou modifiées. Le pont de Québec fait nécessairement partie de ces installations existantes.
- 3-Selon les résultats des 2 premières étapes réaliser l'avant-projet d'un troisième lien. (fin 2020). Pour réaliser cette étude, un appel d'offres a été lancé en décembre et les propositions reçues. Le choix de la firme chargée de l'étude n'est pas encore fait.(3-03-2018)

G-La Société des Traversiers du Québec a annoncé qu'elle réalisait une étude sur le besoin de maintenir le passage des automobiles sur le traversier Québec-Lévis.

Cette étude est motivée par le fait que le traversier n'est pas beaucoup utilisé pour les traversées d'automobiles. À noter que l'abandon complet du traversier pourrait être une option si le troisième lien était construit à l'est.

H-Le MTQ prévoit remplacer le pont de l'Île d'Orléans pour 2024 à cause surtout de sa fragilité en cas de séisme.

Un troisième lien passant par ce nouveau pont pourrait possiblement être une alternative..

Conclusion

Quand nous regardons tout ce qui est en marche nous espérons que les études et actions des divers intervenants soient arrimées et que des pas solides soient faits pour qu'en l'an 2020 nous les citoyens, ayons une image claire du développement du transport dans la région. **Dans ce sens une orientation claire concernant l'Avenir du pont de Québec serait selon nous un premier pas important pouvant ouvrir la voie à un plan de développement intégré.** C'est pourquoi nous suivrons de façon continue les échéanciers des différentes études et actions mentionnées plus haut et interviendrons si nous le jugeons nécessaires comme citoyens qui désirent que les **meilleures décisions soient prises autant pour l'Avenir du pont de Québec que pour le transport inter-rives** ce qui correspond à l'objectif que nous poursuivons depuis 2014.

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
- Liv Ouellet retraitée de l'enseignement
- Gilbert Tessier, ingénieur en électricité et cadre retraité d'Hydro- Québec
- Lucien Viel, ingénieur civil spécialisé en structure retraité de la firme de génie-conseil

WSP