



HOMMAGE

— 1907 - 2007 —

LE MERCREDI 29 AOÛT MARQUE LES 100 ANS DE LA PREMIÈRE CHUTE DU PONT DE QUÉBEC, ENTRAÎNANT DANS LA MORT 76 TRAVAILLEURS QUI S'AFFAIRAIENT À SA CONSTRUCTION. QUE CES PERTES HUMAINES RENDENT CETTE VÉRITABLE ŒUVRE D'ART ENCORE PLUS IMPORTANTE À NOS YEUX.



NE PAS OUBLIER LE PONT DE QUÉBEC, NI SON HISTOIRE



Le 29 août 1907, l'une des pires tragédies que le pays ait connues venait assombrir le ciel de la région de Québec. Le pont de Québec, presque rendu au terme de sa construction, s'effondrait, entraînant dans sa chute près de quatre-vingts travailleurs.

Des deux côtés du fleuve, sur la rive sud comme sur la rive nord, la consternation atteignit son comble. Cet ouvrage d'art, annoncé avec fierté quelques années auparavant, connaissait une fin tragique. Il faudrait remettre sur le métier l'ouvrage pour atteindre les objectifs désirés.

Le courage et la persévérance étant alors au rendez-vous, c'est, effectivement, quelques mois plus tard que les travaux purent finalement reprendre pour mener à la traversée du premier train en 1917 et à l'inauguration officielle en 1919, tout cela, cependant, est-il besoin de le souligner, après un autre effondrement, soit celui de la travée centrale en 1916.

Conçu initialement pour assurer un passage aux piétons et aux convois ferroviaires, le pont de Québec a été ouvert à la circulation automobile en septembre 1929. Depuis lors, celui-ci n'a cessé de prouver son utilité, voire son absolue nécessité.

Malgré ce bilan plus que positif, malgré aussi le fait qu'il ait été déclaré, en 1987, « Monument historique international du génie civil » par l'American Society of Civil Engineers et la Société canadienne de génie civil, le pont de Québec n'a pas toujours eu droit, et n'a pas encore droit d'ailleurs, à tous les égards qu'il mérite, d'où son allure négligée actuelle.

La Communauté métropolitaine de Québec, qui regroupe les villes de Québec, de Lévis, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin en plus de trois municipalités régionales de comté, estime que le moment est désormais venu de redorer le blason du pont de Québec et de consentir les investissements nécessaires à sa remise en état.

Le centième anniversaire de sa première chute devrait, en toute logique, marquer le coup d'envoi du redémarrage des travaux d'entretien du pont de Québec de manière que ce prestigieux ouvrage redevienne digne du seul titre qui puisse vraiment le définir, celui de merveille du monde.

André T. Boucher

Madame Andrée P. Boucher
*La mairesse de Québec
et présidente de la Communauté
métropolitaine de Québec*

Le saviez-vous?

- **29 août 1907** : effondrement du Pont et mort de 76 travailleurs
- **11 septembre 1916** : la travée centrale de 5 500 tonnes cède lors de son installation et entraîne 13 personnes dans la mort
- **22 août 1919** : inauguration officielle du pont de Québec par le Prince de Galles
- Il y a exactement **1 066 740 rivets** sur le pont de Québec
- Une seule couche de peinture nécessite **478 500 litres**
- Légende ? Un **boulon en or** serait présent dans la structure du Pont
- **En 1987**, l'American Society of Civil Engineers et la Société canadienne de génie civil le désignent comme **Monument historique international du génie civil**
- **En 1993**, le gouvernement du Canada cède la propriété du Pont au Canadien National
- **Depuis 1996**, le pont de Québec est un **Lieu historique national**

AUJOURD'HUI ENCORE, CITÉ EN EXEMPLE

par Michel L'Hébreux

LA CONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC EST UNE HISTOIRE MARQUÉE DE REBONDISSEMENTS AUSSI SURPRENANTS QUE TRAGIQUES, MAIS CETTE ŒUVRE GRANDIOSE, AUJOURD'HUI ENCORE, EST RECONNUE PARTOUT DANS LE MONDE.

Le 2 octobre 1900, le premier ministre du Canada de l'époque, sir Wilfrid Laurier, donnait le coup d'envoi à la construction du pont de Québec. Il mentionnait lors de la cérémonie de pose de la pierre angulaire, que le pont de Québec serait l'une des merveilles du siècle et exprimait aux promoteurs du projet sa plus sincère gratitude au nom du pays tout entier.

Après l'écroulement du premier pont survenu en 1907, c'est le gouvernement canadien qui décida de prendre le projet en main, puisque le pont de Québec constituait un lien essentiel pour le chemin de fer Transcontinental qui devait relier toutes les provinces canadiennes. Lors de la fin des travaux, le 20 septembre 1917, plusieurs manifestations de joie sont venues souligner l'heureux parachèvement de cette merveille du génie civil, et ce, devant une foule de plus de 125 000 personnes.

Pendant sa construction, le pont de Québec a bénéficié d'un rayonnement important, puisque cette initiative canadienne dépassait largement les frontières du pays. Il nous suffit de penser à l'intérêt porté au projet par des ingénieurs étrangers de grande renommée tels que les Brownlee, Serrell, Theodore Cooper et Gustave Eiffel. Mentionnons également que, lors de la première tentative d'installation de la travée centrale, en 1916, le Japon avait délégué 200 de ses ingénieurs pour assister à cette périlleuse entreprise que l'on réalisait pour la première fois de l'histoire.

Aujourd'hui encore, le pont de Québec est cité dans tous 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.



UNE CATASTROPHE ANNONCÉE !

par Michel L'Hébreux

LES FAITS, NOTAMMENT RELATÉS DANS LE RAPPORT DE LA COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE CHARGÉE D'ÉTUDE LES CAUSES DE L'EFFONDREMENT DU 29 AOÛT 1907, INDIQUENT QUE LA VEILLE, ON POUVAIT PRESENTIR UNE CATASTROPHE IMMINENTE...

En juillet 1907, commencent les travaux de construction du centre du pont de Québec (travée centrale). Au même moment, les problèmes commencent à se multiplier sur la structure. Les ingénieurs de Québec ont alors plusieurs échanges téléphoniques avec leur supérieur, l'ingénieur en chef Theodore Cooper qui, de son bureau de New York, dirige les travaux. Tous les indices annonçant une difficulté majeure sont finalement rejetés par la Phoenix Bridge Co., située à Phoenixville aux États-Unis et responsable de l'érection du pont.

Pendant cet été 1907, de nouvelles difficultés surviennent et les distorsions dans la structure se généralisent. Toutefois, personne ne semble réaliser la gravité de la situation jusqu'au 27 août, quand on constate que la structure semble s'affaisser graduellement. Le contremaître général, évaluant le travail trop risqué pour sa propre vie et celle de ses hommes, décide de suspendre les travaux. Une décision qui ne durera pas puisque, dès le lendemain, on convainc les ouvriers de reprendre le travail.

Le jeune ingénieur que Cooper a engagé pour surveiller les travaux à Québec, Norman McLure, lui envoie un rapport accablant sur ce qui se passe. Jugeant la situation grave, il part le 28 août pour New York afin de rencontrer Cooper. Avant même son arrivée le 29 au matin, et sur la base du rapport, Cooper envoie le télégramme suivant au bureau chef de la compagnie à Phoenixville : « Ne mettez pas de charge additionnelle sur le pont pour le moment, vous feriez mieux de faire un examen minutieux immédiatement. » Fatalité ? Le télégramme est envoyé juste au moment où on commence à ajouter du métal à l'extrémité de la travée centrale. C'est que, dans sa hâte, McLure a omis de prévenir Québec de l'arrêt des travaux. La suite des événements est basée sur ce malentendu : Cooper et le bureau chef de la Phoenix Bridge Co. sont persuadés que les travaux, en ce 29 août 1907, sont suspendus. Par conséquent, ils repoussent toute décision au lendemain...

Au même moment se produit, à Québec, un événement tragique

À 17 h 37, la structure sud du pont de Québec s'écrase dans les eaux du fleuve entraînant dans sa chute une centaine d'ouvriers. Le bruit est terrible et se fait entendre à plusieurs milles à la ronde. Les maisons des alentours sont secouées comme par un terrible coup de vent et les gens à proximité voient le pont tomber dans le fleuve, tandis qu'une épaisse poussière s'élève dans le ciel. Une colonne d'eau, d'une immense hauteur, s'élève dans le fleuve et est refoulée avec une force prodigieuse vers le rivage, l'inondant sur une profondeur d'une cinquantaine de pieds. Le sol est ébranlé comme par les secousses d'un grand tremblement de terre dont on ressent les effets jusqu'à Lévis.

La nouvelle de la chute du pont se répand comme une traînée de poudre. Un mouvement d'incrédulité et de stupeur est la première réaction à l'annonce de cette nouvelle effroyable à laquelle tout le monde se refuse de croire. Un cri d'effroi s'échappe, car plusieurs centaines de personnes sont employées aux travaux du pont.

À peine le bruit de la chute du pont est-il apaisé que des centaines de femmes, sortant de toutes les maisons, s'élancent sur la route qui conduit au Pont. À 19 heures, 300 femmes et enfants bloquent complètement la circulation sur le pont Garneau qui traverse la rivière Chaudière à son embouchure.

Des personnes venant de partout accourent également vers le lieu de la catastrophe et, en quelques instants, de Lévis au Pont, c'est une longue et douloureuse procession composée des parents des victimes, d'amis et de curieux. Le spectacle qui s'offre à toutes ces personnes est des plus désolants.

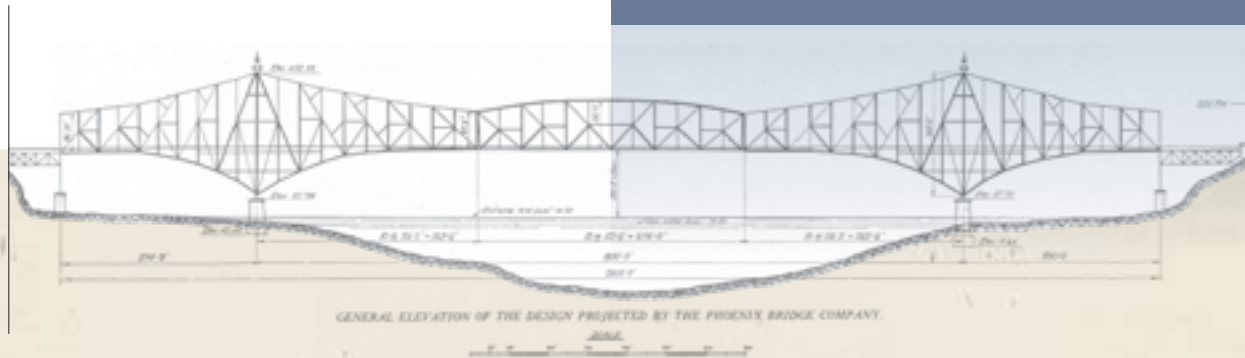
On peut entendre les cris et les lamentations de certains ouvriers blessés gravement, mais encore vivants, coincés dans les décombres. La marée est basse au moment de l'écroulement, mais, six heures plus tard, l'eau aura monté de treize pieds et recouvrira ainsi une bonne partie de l'acier tordu. Plusieurs mourront noyés en raison de l'incapacité des sauveteurs de les dégager.

Lors de l'appel des noms, le lendemain de la catastrophe, 76 ouvriers manquent à l'appel : 33 Amérindiens de Caughnawaga (Kanawake), 17 Étatsuniens, dont la plupart occupent des fonctions importantes au sein de la Phoenix Bridge Co., ainsi que 26 Québécois.



QU'EST-CE QU'UN PONT CANTILEVER?

Plan d'époque du pont de Québec selon le principe du cantilever (porte-à-faux). Les deux bras cantilevers qui forment la partie du losange dirigée vers le centre du fleuve retiennent la travée centrale longue de 195 mètres (640 pieds) et pesant 5 496 tonnes. La longueur totale du pont de Québec est de 987,24 mètres (3 239 pieds) et son poids est de 66 000 tonnes. Sa renommée est attribuable à la distance de 548,64 mètres (1 800 pieds) qui sépare les deux piliers principaux. À titre d'exemple, cette même distance sur le pont Jacques-Cartier de Montréal fait 215 mètres (703 pieds) de moins. C'est cette caractéristique qui donne au pont de Québec le titre de pont cantilever le plus long au monde.

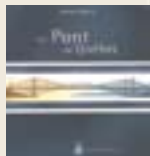


LE PUBLIC PEUT ASSISTER, **LE MERCREDI 29 AOÛT**, AUX CÉRÉMONIES DE COMMÉMORATION DE LA PREMIÈRE CHUTE DU PONT DE QUÉBEC QUI AURONT LIEU À L'ÉGLISE DE SAINT-ROMUALD À **10 H 00** ET AUX ABORDS DU PONT DE QUÉBEC **VERS 11 H 30. À 17 H 37**, HEURE DE LA CATASTROPHE, TOUTES LES CLOCHES SONNERONT AFIN DE SALUER LA MÉMOIRE DES DISPARUS.

EN HOMMAGE AUX 76 VICTIMES DU 29 AOÛT 1907 : 33 Amérindiens, 26 Québécois et 17 Étatsuniens

Mitchell Adams • J.W. Aderholdt • Louis Albany • Solomon Angus • Honoré Beaudry • Jos. Binette • A.H. Birks • Jos. Biron • Angus Blue • Jos. G. Boucher • James Bowen • Harry Briggs • E.A. Brind • Thomas Bruce • Thos. Callabous • George Cook • Philias Couture • Baptiste Croteau • James D'Ailleboust • Jos Deer • Louis Deer • Thomas Deer • Michel Delisle • Angus Diebo • Jos. Diebo • Louis Diebo • Peter Diebo • Jos Dionne • Joseph Doré • Eugène Dorval • Albert Esmond • Léo Esmond • Fra Fast • Omer Fontaine • Harry French • Jos French • Phil Garant • James Goodleaf • Charles Hansen • James Hardy • Michel Hardy • Philippe Hardy • Victor Hardy • John Edward Johnson • John Jocko • L.M. Jocks • Thomas Jocks • Ernest Joncas • Frank Kirby • Oscar Laberge • Zéphirin Lafrance • Napoléon Lahache • Angus Leaf • Aimé Lebel • Louis Lee • Jos Lefèvre • John McNaughton • C.A. Meredith • James Mitchell • Jos Mitchell • Angus Montour • J.C. Morris • John Norton • Louis O'Horne • Lauréat Proulx • Wilfrid Proulx • P.C. Reynolds • André Rice • A.O. Smith • R.F. Smith • Carl Swenson • Albert Wilson • Gustave Wilson • Stanley Wilson • John Worley • Benjamin Yenser

Pour en savoir plus sur le pont de Québec, consultez les ouvrages de Michel L'Hébreux



Le Pont de Québec
Éditions Septentrion
AUTEUR : Michel L'Hébreux



Ce sera le plus grand pont du monde
(version jeunes)
Éditions Les 400 coups
AUTEUR : Michel L'Hébreux



Cette publication est une réalisation de :

Communauté métropolitaine de Québec

www.cmquebec.qc.ca

Bâtir. Dans un même esprit.

Avec la collaboration de :

