



2, Place LaSalle
Baie-Comeau, Québec
G4Z 1K3
Tél : 418-296-8228
Fax : 418-294-4187
Courriel : shcn@globetrotter.net
Site web : www.shcote-nord.org

L'HISTOIRE TOUS AZIMUTS

COMMUNIQUÉ DE PRESSE Diffusion immédiate

Une structure unique au Québec

Le pont de la rivière Manicouagan bientôt cinquantenaire

Baie-Comeau, le 16 octobre 2018 – Le pont de la rivière Manicouagan a été mis en service le 15 octobre 1969. Dans un peu moins d'un an, presque jour pour jour, il comptera un demi-siècle d'existence au service de la population nord-côtière.

Au Québec, c'est le seul exemple de pont connu à tablier intermédiaire de type Warren à verticale double à hauteur variable, avec cordes caténares, en acier galvanisé. Il a été conçu par le pionnier des ponts en acier galvanisé en Amérique du Nord, l'ingénieur Émile Laurence, alors à l'emploi de Travaux publics du Québec.

Le pont de la rivière Manicouagan fait partie du patrimoine technologique moderne du Québec. Il a suscité de l'intérêt sur la scène internationale et est intimement lié au développement hydroélectrique de la Manicouagan. En fait, il a été conçu en fonction de la construction de Manic 2 et Manic 5 afin de permettre le passage de véhicules lourds plus hauts que les normes de l'époque.

Même s'il n'a jamais fait l'objet de discussions quant à sa valeur patrimoniale à Baie-Comeau ni dans la MRC de Manicouagan, le ministère des Transports du Québec lui reconnaît une valeur patrimoniale très élevée, ce qui vise à lui conserver son aspect d'origine. C'est la conclusion à laquelle arrive un groupe de chercheurs sous la direction de M. Henri-Paul Thibault, chargé de son évaluation patrimoniale en 2015.

Un peu d'histoire

Quelques mois avant de périr dans un accident de voiture à Forestville, le député libéral Rodrigue Thibault annonça la construction du pont le 21 août 1963. Son successeur, le député Pierre Maltais en dévoile la construction le 26 janvier 1966. Les travaux furent complétés le 10 octobre 1969 et le pont, ouvert à la circulation, cinq jours plus tard, sous un gouvernement de l'Union Nationale dirigé par Jean-Jacques Bertrand.

Les appels d'offres pour les infrastructures furent lancés le 13 juin 1966. Trois jours plus tard, l'offre de Sud Limitée/South Limited de Québec pour la substructure est acceptée au montant de 314 458,48 \$. Le contrat est signé le 1^{er} août 1966. Le Laboratoire de Matériaux Inc. de Québec décroche le contrat de contrôle de la qualité du béton le 29 août (10 000 \$) et la firme Racey MacCullum et Bluteau, celui pour l'inspection et le contrôle de la superstructure (21 650 \$).

Un an plus tard, soit le 7 août 1967, le ministère des Travaux publics lance les appels d'offres pour le système structural. Il demande deux prix, l'un pour une structure en acier galvanisé et l'autre en acier standard peinturé. Neuf entreprises se manifestent. La soumission de Standard Structural Steel Limited pour une structure en acier galvanisé est acceptée au montant de 1 022 718 \$. Le contrat est signé le 17 décembre 1967 alors que les piliers et les deux culées venaient tout juste d'être terminés deux mois plus tôt, soit le 15 octobre.

Les travaux sont complétés le 10 octobre 1969. Le pont est ouvert à la circulation cinq jours plus tard, en après-midi, vers 16 h. Il ne semble pas y avoir eu de cérémonie d'ouverture officielle ; du moins, les journaux n'en font pas état. De l'annonce à l'ouverture de ce pont, le Québec a été dirigé par trois premiers ministres : Jean Lesage (5 juillet 1960 au 16 juin 1966), Daniel Johnson (16 juin 1966 au 26 septembre 1968) et Jean-Jacques Bertrand (2 octobre 1968 au 12 mai 1970).

Deux entreprises de Baie-Comeau ont été mises à contribution lors des travaux de construction du pont de la rivière Manicouagan. La firme Dufour Ready-Mix a fourni la pierre concassée de ¾ de pouces extraite de la Carrière du Boulevard. Le sable provient du Banc Manic 1. Le contrat d'inspection du béton de la dalle (3 000 \$) a été octroyé au Laboratoire B-Sol Ltée, alors présidé par Marcel Voyer.

Il est intéressant de rappeler que le plan maître de ce pont a été dessiné le 3 novembre 1965 et qu'il a été projeté par l'ingénieur Émile Laurence. Le levé a été réalisé par les ingénieurs Robert Bigaouette et Clément Tremblay. Le dessin est l'œuvre de l'ingénieur Yves Armstrong. Les études ont commencé le 25 septembre 1964. La nouvelle structure était destinée à remplacer deux ponts reliant l'île en amont de l'actuel pont, en face du barrage McCormick, soit un pont en bois et un pont en métal, dont les emprises existent toujours.

Le pont de la rivière Manicouagan a bien failli porter le nom du député Pierre-Wellie Maltais, comme le voulait une pétition ayant circulé en 1969. Cependant, cette campagne a été abandonnée après l'annulation de l'élection du député libéral le 27 novembre 1969.

Émile Laurence

L'ingénieur Émile Laurence a conçu les plans du premier pont en acier galvanisé en Amérique du Nord, soit le pont Lizotte de Deschailons-sur-Saint-Laurent en 1963, de même que ceux du pont de Notre-Dame de Pontmain en 1965. Il a aussi travaillé à la construction du pont de la rivière Betsiamites en 1955-57. Son chef-d'œuvre est sans doute le pont de la rivière Manicouagan, conçu en 1965. Sa réputation a dépassé le Québec, puisque plusieurs de ses ouvrages ont fait l'objet de publications et d'étude en Europe et aux États-Unis.

Renommée internationale

Selon Rosaire Tremblay et Thérèse Dallaire, auteurs de l'ouvrage *Ponts du Québec*, « Le pont de Hauterive s'inscrit parmi les plus grands ponts routiers construits intégralement d'acier galvanisé. Il innove en éliminant les contreventements supérieurs, universellement utilisés dans les ponts de ce genre. Non seulement l'ingénieur soigne l'esthétique de son œuvre, mais il prévient tout dommage qui pourraient causer des

chargements d'une hauteur excessive. C'est une autre caractéristique importante pour un pont si éloigné des grands centres ».

« Avec ses courbes prononcées, font-ils encore remarquer, le pont de Hauterive dépouillé de contreventements supérieurs porte le sceau d'une conception remarquable. À la fois agréable à regarder et surtout fonctionnel, dans sa cachette d'eau et de sable, il attire de nombreux visiteurs : des ingénieurs de tout le continent nord-américain... des ingénieurs des pays du lointain orient, notamment le Japon. »

Selon les auteurs de l'évaluation patrimoniale de Transports Québec, on estime qu'à moins de nouvelles données historiques, le pont de la rivière Manicouagan serait une sorte de tournant dans la conception de structures métalliques de ponts au Québec. Il tire son importance historique du fait qu'il a contribué à la réalisation de tout le développement hydroélectrique de la Manicouagan et de la Côte-Nord.

- 30 -

Informations tirées de :

Évaluation patrimoniale, Pont P-06910, Pont dit de « Manic 1 », Henri-Paul Thibault, Christophe-Hubert Joncas et Karl Dorais Kinkaid, Transports Québec, janvier 2015.

Source : Société historique de la Côte-Nord
418 296-8228