

LE PONT LAVIOLETTE

UNE POIGNÉE DE MAIN ENTRE DEUX RIVES

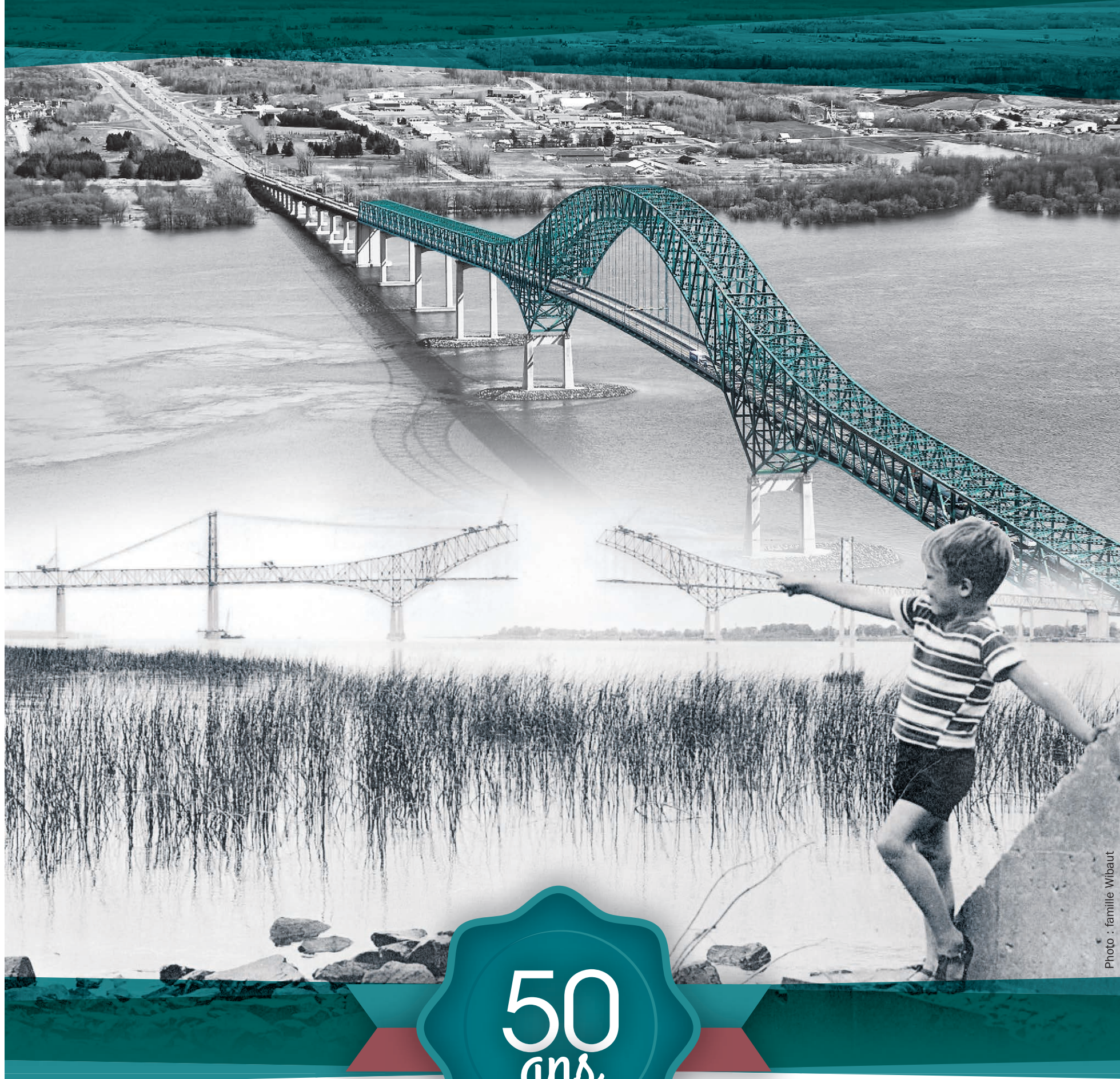


Photo : famille Wibaut

50
ans

leNouvelliste
CAHIER SPÉCIAL | NOVEMBRE 2017

LE PONT LAVIOLETTE A 50 ANS

MOBILISATION MONSTRE
POUR DU DÉVELOPPEMENT

MARTIN LAFRENIÈRE

martin.lafreniere@lenouvelliste.qc.ca

TROIS-RIVIÈRES — Cinquante ans après son ouverture, le pont Laviolette continue de jouer le rôle de facilitateur de développement pour le cœur du Québec. Si son utilité n'a jamais fait de doute, le pont a vu le jour grâce à un important mouvement de masse qui réclamait un lien fixe entre les rives sud et nord du fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Trois-Rivières.

Difficile d'imaginer la région sans pont Laviolette. Pourtant, c'est face à cette réalité datant d'avant le 20 décembre 1967 que les décideurs ont décidé de s'attaquer. Le projet du pont de Trois-Rivières a été réalisé grâce à une mobilisation monstre initiée plusieurs années auparavant par la Chambre de commerce de Trois-Rivières.

À l'époque, des membres comme Arthur Spénard, François Nobert, Robert Loranger et François Lagacé ont consacré beaucoup d'énergie au dossier. Lucien Chevrette, membre de la Chambre de commerce de Trois-Rivières depuis plus de 50 ans et président de l'organisme en 1970, se rappelle les nombreuses sorties publiques organisées par la Chambre pour vendre l'idée.

«La Chambre de commerce organisait des conférences partout. On



Lucien Chevrette est toujours membre de la Chambre de commerce de Trois-Rivières. — PHOTO: STÉPHANE LESSARD

allait rencontrer toutes les associations. Il y avait des gens assez influents dans la Chambre de commerce qui ont travaillé bien fort pour le pont. Je n'ai jamais vu une énergie comme ça avec la Chambre tellement que c'était fort. Ça n'arrêtait pas. Tout le monde embarquait. La Jeune Chambre a embarqué avec nous autres. Même les ligues du Sacré-Cœur étaient avec nous autres. Tout le monde en parlait tellement qu'on ne pouvait pas passer à côté», raconte M. Chevrette, aujourd'hui âgé de 91 ans, qui se souvient aussi de la joute politique entourant le projet du pont mettant en vedette de nombreux partisans du pont et sympathisants libéraux faisant face au chef de l'Union



J. Réal Desrosiers a été le maire de Cap-de-la-Madeleine de 1960 à 1981. — PHOTO: STÉPHANE LESSARD

nationale, député de Trois-Rivières et premier ministre du Québec, Maurice Duplessis.

Il faut se rappeler que l'idée du pont de Trois-Rivières commence à germer aussi loin que dans les années 1930. Un comité pour la construction du pont est formé au sein de la Chambre de commerce de Trois-Rivières en 1953. Trois ans plus tard, la Corporation du pont est mise sur pied.

Le mouvement entourant le projet du pont s'accroît au fil des années. Les maires du grand Trois-Rivières sont de l'aventure et J. Réal Desrosiers fait partie des élus ayant travaillé à la réalisation du projet.

Le sympathique centenaire (il est né en 1914) était maire de

André Pellerin a travaillé à la salle de rédaction du *Nouvelliste* de 1959 à 1996. — PHOTO: FRANÇOIS GERVAIS

Cap-de-la-Madeleine à l'époque. Il a participé à de nombreuses réunions avec les maires de Trois-Rivières et de Sainte-Angèle-de-Laval, une municipalité qui fait partie de Bécancour depuis 1965.

«Le pont, on le voulait pour des raisons économiques. J'étais favorable à un pont. Les bateaux ne fournissaient pas et n'étaient pas fiables. Des jours, on ne pouvait pas traverser. Le pont était une nécessité», raconte M. Desrosiers.

Selon l'ex-maire, la campagne de promotion du pont de Trois-Rivières débordait des frontières immédiates.

«On travaillait de Trois-Rivières, Shawinigan, Louiseville. C'était notre groupe de ce bord-ci. De

l'autre côté, ça partait de Drummondville jusqu'au fleuve.»

La mobilisation pour le pont de Trois-Rivières regroupe également les médias. *Le Nouvelliste* et la station de radio CHLN ont joué un rôle important dans la promotion du projet, confirme André Pellerin, tout à tour photographe, journaliste, responsable des pages régionales et adjoint à la direction de la rédaction du *Nouvelliste* de 1959 à 1996.

«CHLN faisait de la publicité régulièrement et *Le Nouvelliste* en faisait dans ses pages. Des commanditaires payaient des annonces avec "Le pont, il nous le faut et nous l'aurons". Il y a eu des conférences, toutes sortes de réunions. C'était la plus grosse mobilisation qu'il y a eue à cette époque-là», dit M. Pellerin.

Ce dernier se rappelle que de nombreux projets de développement ont suivi l'inauguration du pont. Selon M. Pellerin, la présence d'un lien fixe entre les deux rives a été au cœur de ce développement, qu'il soit commercial du côté du secteur de Trois-Rivières-Ouest ou industriel avec le parc de Bécancour.

«Ça a servi dans beaucoup d'annonces. Ça a permis de développer les relations entre la rive sud et la rive nord qui n'étaient pas très amicales avant. Et jusqu'à tout récemment, il y a eu des développements avec le maire de Bécancour et le maire de Trois-Rivières.»

«On a tant poussé sur le pont, car ça connectait avec le centre d'achat de Trois-Rivières-Ouest, analyse M. Chevrette. Ça amenait des gros noms comme Pascal. Et ça s'est mis à construire tout autour. Il y avait pas une cabane dans ce coin-là. Ça a développé.»

Finalement, le pont a été une bonne idée?

«Certainement, lance J. Réal Desrosiers. Tout le monde trouvait que, sur le plan économique, ce serait avantageux. Je pense que ça l'a été.»



Société du parc
industriel et portuaire
de Bécancour

Québec



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean Poliquin, président
Michel Blanchette
Patricia Blanchette
Francine Clermont

Mathieu Gagnon
Marie-Claude Guilbert
Yves Hamelin

SOCIÉTÉ D'ÉTAT PARTENAIRE
DU DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE

WWW.SPIPB.COM

1000, BOULEVARD ARTHUR-SICARD
BÉCANCOUR (QUÉBEC) G9H 2Z8
819 294-6656

UN PONT, CINQ TRACÉS

MARTIN LAFRENIÈRE
martin.lafreniere@lenouvelliste.qc.ca

TROIS-RIVIÈRES — Le projet d'un pont reliant les deux rives du Saint-Laurent à la hauteur de Trois-Rivières a été un travail exigeant pour lequel cinq scénarios ont été étudiés.

Dès 1957, un plan de structure est dévoilé. La structure proposée ressemble à l'actuel pont Champlain de Montréal. Une nouvelle étude est rendue publique cinq ans plus tard. Cinq tracés sont proposés entre l'emplacement actuel et le secteur Cap-de-la-Madeleine. Parmi les tracés, le rapport aborde éga-

«Un pont devient un monument, un facteur d'identification et même de publicité pour une ville ou une région»

lement la possibilité de construire un tunnel entre le village de Sainte-Angèle-de-Laval et l'île Saint-Quentin à Trois-Rivières. Les coûts de construction d'un tunnel (près de 25 millions de dollars) et l'absence d'un réseau routier convenable desservant l'île ont joué en faveur d'un pont dans le secteur de Trois-Rivières-Ouest.

L'emplacement actuel était déjà desservi par les routes nationales 2 (rive nord) et 3 (rive sud). La future autoroute 55 était dans les cartons du gouvernement du Québec et son tracé initial a aussi joué un rôle dans l'emplacement du pont Laviolette.

Selon le rapport des firmes d'ingénieurs Beauchemin, Beaton, Lapointe et Demers, Lemieux, Roy, construire un pont coûte moins cher qu'un tunnel. Un pont permet la circulation libre de camions transportant toutes sortes de marchandises, incluant les matières dangereuses, ce qui est interdit dans un tunnel. Et troisièmement, un pont est de «nature à satisfaire la fierté civique d'une population. Un pont devient un monument, un facteur d'identification et même de publicité pour une ville ou une région», comme on peut le lire dans ce rapport.

Dans les avantages associés à la construction d'un tunnel, on mentionne qu'il offre une meilleure visibilité aux automobilistes durant des tempêtes et qu'il peut devenir...

un abri en cas de guerre! Après différentes discussions avec le gouvernement du Québec, le coup d'envoi de la construction du pont est donné en avril 1964. Ce sont les piliers pour l'approche nord du pont qui ont été érigés en premier, suivi des piliers pour l'approche sud. Les quatre piliers centraux ont été construits par la suite. Le chantier a été en activités durant toutes les saisons.

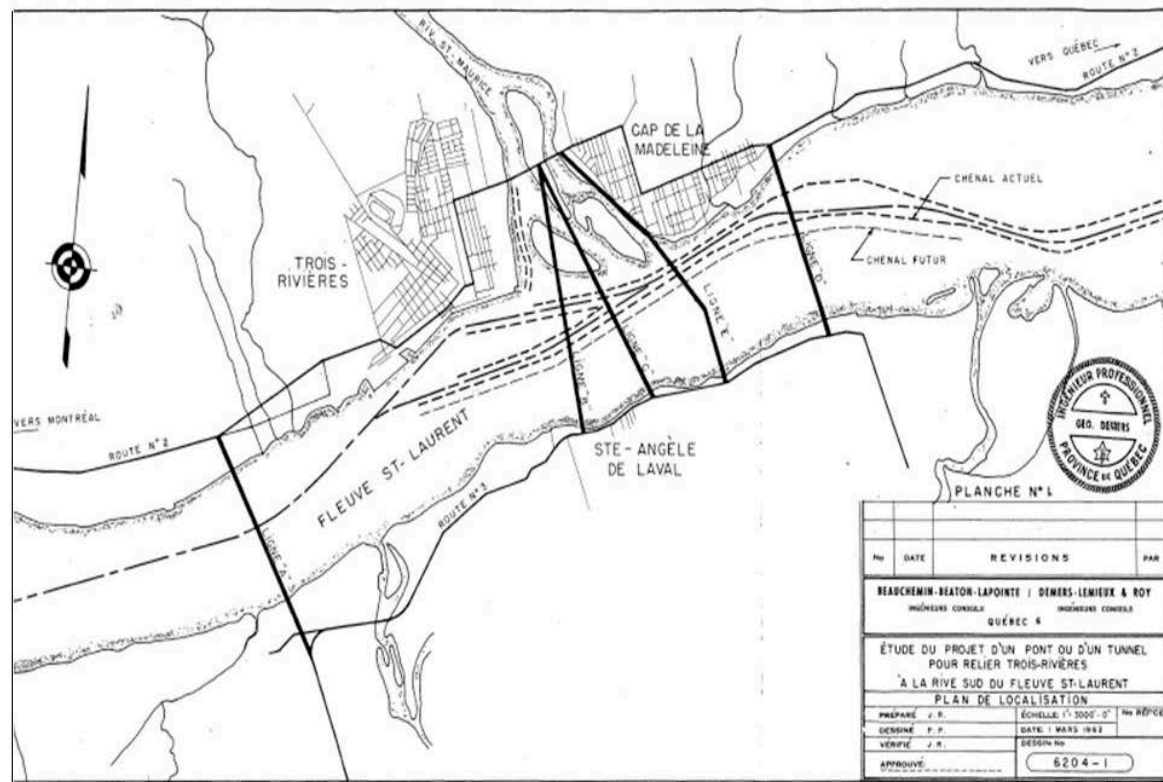
EXPLOSION MORTELLE

La construction du pont Laviolette a été assombrie en septembre 1965 par une explosion sur le chantier. Douze travailleurs sont morts à la suite de l'accident qui a détruit le caisson N2, situé sur le côté nord.

Cette méthode de construction, telle que décrite dans l'édition du 8 septembre 1965 du *Nouvelliste*, consiste à utiliser un caisson d'acier de même dimension qu'un pilier.

«Ce caisson avait la forme d'une boîte à fond évidé. Étape par étape, on éleva un mur de ciment de même dimension que celui du caisson qui, sous le poids, commença à s'enfoncer dans l'eau. À l'intérieur, pour éviter que le mur ne cède sous la pression de l'eau, on avait commencé à couler du ciment. Pour dégager le sol, sous le caisson, et lui permettre de s'enfoncer, des ouvriers descendaient tout au fond et à l'aide de boyaux à eau à forte pression, rendaient le sol boueux. Cette boue était alors pompée à l'extérieur. Pour tenir l'eau à l'extérieur du caisson, il fallait tenir une forte pression d'air.»

Selon le ministère des Transports,



Voici les cinq tracés proposés par le rapport d'étude de mars 1962 sur le projet du pont de Trois-Rivières. Le tracé retenu est celui situé à gauche du plan.

deux hypothèses expliqueraient l'explosion. La première est le type de sol au fond du lit du fleuve, composé de méthane. En creusant, des poches de gaz auraient explosé. L'autre théorie est que le béton coulé dans les caissons n'aurait pas suffisamment durci pour permettre de monter les murs, ce qui aurait causé une fissure entraînant l'explosion.

L'accident mortel a causé la fermeture du chantier durant six mois. Les méthodes de construction ont été modifiées: les travailleurs ne descendaient plus dans des caissons. Le sol était creusé par godet pour enlever le matériel.

Un 13^e décès est associé à cet accident, soit un plongeur qui avait la tâche d'aller chercher les corps des ouvriers décédés.

LES 12 VICTIMES DE L'EXPLOSION

Michel Dalcourt
21 ans, Trois-Rivières

Réjean Pouliot
24 ans, Trois-Rivières

Jean-Guy Bolduc
27 ans, Cap-de-la-Madeleine

Vénére Cloutier
32 ans,
Notre-Dame-du-Mont-Carmel

Normand Cloutier
24 ans,
Notre-Dame-du-Mont-Carmel

Léopold Bédard
28 ans,
Notre-Dame-du-Mont-Carmel

Gilles Arvais
28 ans,
Notre-Dame-du-Mont-Carmel

Raymond Hamel
40 ans, Repentigny

Bruno Landry
40 ans, Trois-Rivières ou
Repentigny (selon les sources)

Laurier Gagnon
26 ans, Hull

John Henry Muise
28 ans, Montréal

André Gauthier
24 ans, Montréal

AGRANDISSEMENT - PHASE III



Place
BELVÈDÈRE

Condos &
logements
avec services disponibles
3 ½, 4 ½, 5 ½

BUREAU DES VENTES
1805, boul. des Forges
Trois-Rivières
819 840-1700

ESSOR ÉCONOMIQUE EN VUE

MARTIN LAFRENIÈRE

martin.lafreniere@lenouvelliste.qc.ca

TROIS-RIVIÈRES — L'essor économique était le principal argument de vente des promoteurs du pont Laviolette pour convaincre le gouvernement du Québec d'investir 50 millions de dollars dans cette infrastructure.

Les démarches ont été longues, les efforts ont été nombreux, mais le jeu en a valu la chandelle. Le 20 décembre 1967, le ministre de la Voirie, Fernand Lafontaine, présidait la cérémonie d'ouverture en compagnie d'Yves Gabias (Trois-

«Ce nouveau pont contribuera largement à l'essor plus grand encore non seulement de Trois-Rivières, mais de toute la Mauricie et de la rive sud»

Rivières) et de Clément Vincent (Nicolet), tous des collègues du gouvernement de Daniel Johnson père. De nombreux maires de municipalités des deux rives assistent à la cérémonie.

La nouvelle de l'inauguration fait évidemment la une de l'édition du 21 décembre 1967 du *Nouvelliste*.



La construction du pont Laviolette s'est échelonnée sur trois années et demie. — PHOTO: APPARTENANCE MAURICIE

Mais le quotidien régional avait aussi joué en première page de l'édition du 20 décembre 1967 une longue entrevue accordée par le ministre Lafontaine concernant l'impact de l'arrivée d'un lien entre les rives sud et nord.

«Ce nouveau pont contribuera largement à l'essor plus grand encore non seulement de

Trois-Rivières, mais de toute la Mauricie et de la rive sud, en ce sens qu'il assurera des communications régulières, directes et gratuites entre les deux rives», énonce le ministre Lafontaine.

La référence à la gratuité des communications est importante dans la déclaration du ministre Lafontaine, les autorités ayant déjà

songé à exiger un droit de passage.

Le pont facilite évidemment la circulation entre les deux rives de la région, mais permet aussi d'avoir un accès à l'Estrie et aux États-Unis à partir de Trois-Rivières. Vers le nord, le trafic est facilité pour les gens qui veulent rejoindre la région du Lac-Saint-Jean.

DES JOURNALISTES PARMIS LES PREMIERS

L'ouverture à la circulation automobile a eu lieu à la suite de l'inauguration du pont, le 20 décembre sur l'heure du midi. Mais trois journalistes du *Nouvelliste* font assurément partie des gens ayant été parmi les premiers à traverser le pont avant son ouverture officielle.

Le 19 décembre 1967, André Pellerin, Jacques Laberge et Gaston Pépin travaillent en soirée à la réalisation de l'édition du lendemain. La vérification des premiers exemplaires se faisait à l'époque vers 1 h du matin. C'est après cette étape que le trio se prépare à traverser le pont.

«Je pense que c'est Jacques qui a dit: "On essaie-tu d'aller prendre un café à Nicolet? Je vous emmène!"», se rappelle André Pellerin, amusé par ce souvenir mettant en vedette deux collègues de travail, aujourd'hui décédés.

Les trois hommes se dirigent vers le pont, mais un gardien de sécurité est présent.

«Il nous dit que ça ouvre seulement demain matin. On lui dit qu'on est trois journalistes qui s'en vont prendre un café à Nicolet et il nous dit que c'est correct!», poursuit M. Pellerin, en précisant que le même scénario attendait le trio à l'entrée du pont, du côté sud, mais que les trois hommes ont pu regagner Trois-Rivières sans aucun problème.

Un lien historique!

En 1967, la Chambre s'est impliquée activement dans le projet du Pont Laviolette, qui allait contribuer fortement au développement économique de tout un territoire.



**CHAMBRE
COMMERCE
+ INDUSTRIES
TROIS-RIVIÈRES**

1 350, rue Royale
bureau 400
Trois-Rivières

819 375-9628
cci3r.com



Ce montage provenant du cahier spécial du 85^e anniversaire du *Nouvelliste*, en 2005, illustre bien l'importance du sujet du pont Laviolette dans l'actualité de l'époque.

DANS LE NOUVELLISTE DU 20 DÉCEMBRE 1967

- *Le pont de l'essor économique* est le titre de la page une du *Nouvelliste*. Le quotidien publie une entrevue avec le ministre de la Voirie du gouvernement Johnson, Fernand Lafontaine.

- En ce jour d'inauguration du pont, *Le Nouvelliste* publie une pleine page montrant un dessin de la nouvelle infrastructure avec le message «Enfin... nous l'avons». Le quotidien profite de cette tribune pour remercier tous les partenaires qui ont appuyé la réalisation de ce projet au fil des années.

- Une nouvelle affaire éclate à la police de Trois-Rivières. Tous les policiers sont avisés de ne pas faire réparer leur auto aux frais de la Ville. *Le Nouvelliste* publie même la note adressée au personnel du service de police et des incendies et signée de la main du directeur de police, J.A. Mongrain.

- Des rumeurs émanant de la colline parlementaire à Ottawa laissent entendre que le ministre du Revenu, E.J. Benson, va démissionner. Jean Chrétien, député de Saint-Maurice et ministre sans portefeuille attaché aux Finances, est pressenti pour lui succéder.

- Cesare Maniago s'illustre au sein de la Ligue nationale de hockey. Le gardien de but des North Stars du Minnesota vient de réussir trois blanchissages consécutifs.

FAITS MARQUANTS EN DÉCEMBRE 1967

- Le premier volume du rapport de la Commission Laurendeau-Dunton est publié. Le document recommande que l'anglais et le français deviennent les langues officielles du Canada.
- Le Mouvement nationaliste arabe devient le Front populaire de libération de la Palestine.
- Le village de Dak Son est massacré durant la guerre du Vietnam.
- La France vote la loi Neuwirth sur la contraception. Cette loi autorise la fabrication et l'importation de contraceptifs oraux et la publicité pour la contraception.
- Âgé de 26 ans, le chanteur américain Otis Redding meurt dans l'écrasement de son avion personnel.

SALAIRES ANNUELS MOYENS

Année	Hommes	Femmes
1960.....	3679 \$	1995 \$
1970.....	6789 \$	3543 \$

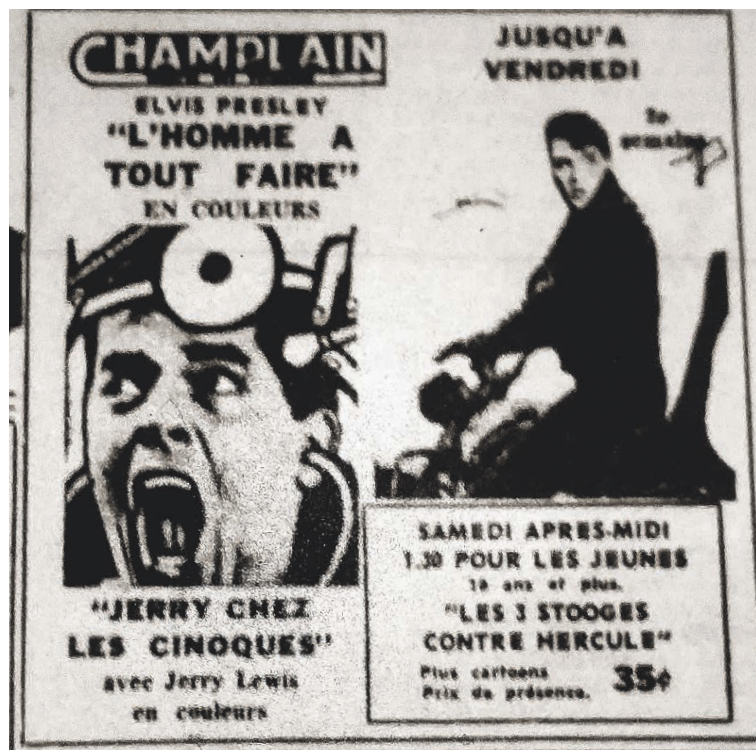
Source: Statistique Canada

101 \$ PAR SEMAINE

TROIS-RIVIÈRES (ML) — Le Québec vit une année fort mouvementée en 1967. L'exposition universelle de Montréal est un succès, la loi créant les cégeps est adoptée, le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine est inauguré, le général Charles de Gaulle prononce son célèbre «Vive le Québec libre» du haut du balcon de l'hôtel de ville de Montréal, René Lévesque quitte le Parti libéral du Québec après le rejet de la thèse de la souveraineté-association lors du congrès automnal. Mais pour le commun des mortels, qu'en est-il du coût de la vie?

Selon le bilan du siècle de l'Université de Sherbrooke, un ouvrier gagne en moyenne 101,16 \$ par semaine, soit un salaire annuel de 5260,32 \$. Si l'ouvrier en question est sur le point de se marier, différents magasins de la Mauricie offrent une super promotion pour les futurs époux. Un ameublement pouvant équiper un logement de trois pièces et demi (mobilier de chambre à coucher, de cuisine et de salon, une cuisinière et un réfrigérateur de marque Bélanger) est offert à 894 \$.

Si le couple veut doter son salon



Elvis Presley et Jerry Lewis (décédé en août dernier) étaient parmi les vedettes de l'heure au cinéma en 1967.

d'un téléviseur couleur, il doit déboursier jusqu'à 699 \$. Un téléviseur noir et blanc de 12 pouces fait encore l'affaire, surtout pour 125 \$.

Un séchoir à cheveux à 28,95 \$, un grille-pain à 18,98 \$ et un fer à repasser à 14,88 \$ peuvent

s'ajouter aux biens du couple qui doit payer 239,95 \$ pour une laveuse automatique.

En consultant son exemplaire du *Nouvelliste* qu'il a payé 10 cents, le couple voit en décembre 1967 plusieurs offres de cadeaux pour Noël.

Une paire de patins Daoust, modèle Jean Béliveau s'il vous plaît, se vend 13,88 \$. Un tricycle pour enfants? 19,49 \$. Un cadeau plus abordable est une piste de course à 9,99 \$.

Tant qu'à être dans l'esprit des Fêtes, un manteau pour dame avec col de fourrure peut être une idée de cadeau, à condition d'allonger 32,80 \$. Et question de bien recevoir les invités durant les Fêtes, quoi de mieux que des cerises au marasquin enrobées de chocolat Lowney's à 79 cents la boîte et du rhum Lamb's à 5,20 \$ pour une bouteille de 750 ml?

MANGER EN 1967

- 1 lb (454 grammes) de bacon coûte 69 ¢
- 1 lb de café torréfié coûte 67 ¢
- 1 lb de beurre coûte 59 ¢
- 1 lb de poulet coûte 49 ¢
- 1 bouteille de 1,4 litre de jus d'orange coûte 39 ¢
- 1 sac de 5 lb de pommes Cortland coûte 39 ¢
- 1 sac de 5 lb de sucre coûte 39 ¢
- 3 lb de tomates coûtent 39 ¢
- 1 douzaine d'oeufs coûte 39 ¢
- 2 pains blancs tranchés coûtent 37 ¢
- 1 lb de bananes coûte 9 ¢

Symbole de fierté de Trois-Rivières depuis 50 ans...



TRÈS
Trois-Rivières

LE PONT LAVIOLETTE

UNE POIGNÉE DE MAIN ENTRE DEUX RIVES

50
ans

LE PONT LAVIOLETTE EN CHIFFRES

AVRIL 1964

DÉBUT DE CONSTRUCTION

20 DÉCEMBRE 1967

OUVERTURE

50 MILLIONS \$

COÛT DE CONSTRUCTION

2707 MÈTRES

(8880 PIEDS)
LONGUEUR

335 MÈTRES

(1100 PIEDS)
PORTÉE DE L'ARCHE
À TIRANT DU PONT

48,7 MÈTRES

(160 PIEDS)
LE DÉGAGEMENT AU-DESSUS
DE L'EAU

12 000 VÉHICULES

CIRCULATION QUOTIDIENNE
DURANT LES PREMIÈRES
ANNÉES

39 000 VÉHICULES

CIRCULATION
QUOTIDIENNE ACTUELLE



PHOTO: APPARTENANCE MAURICIE

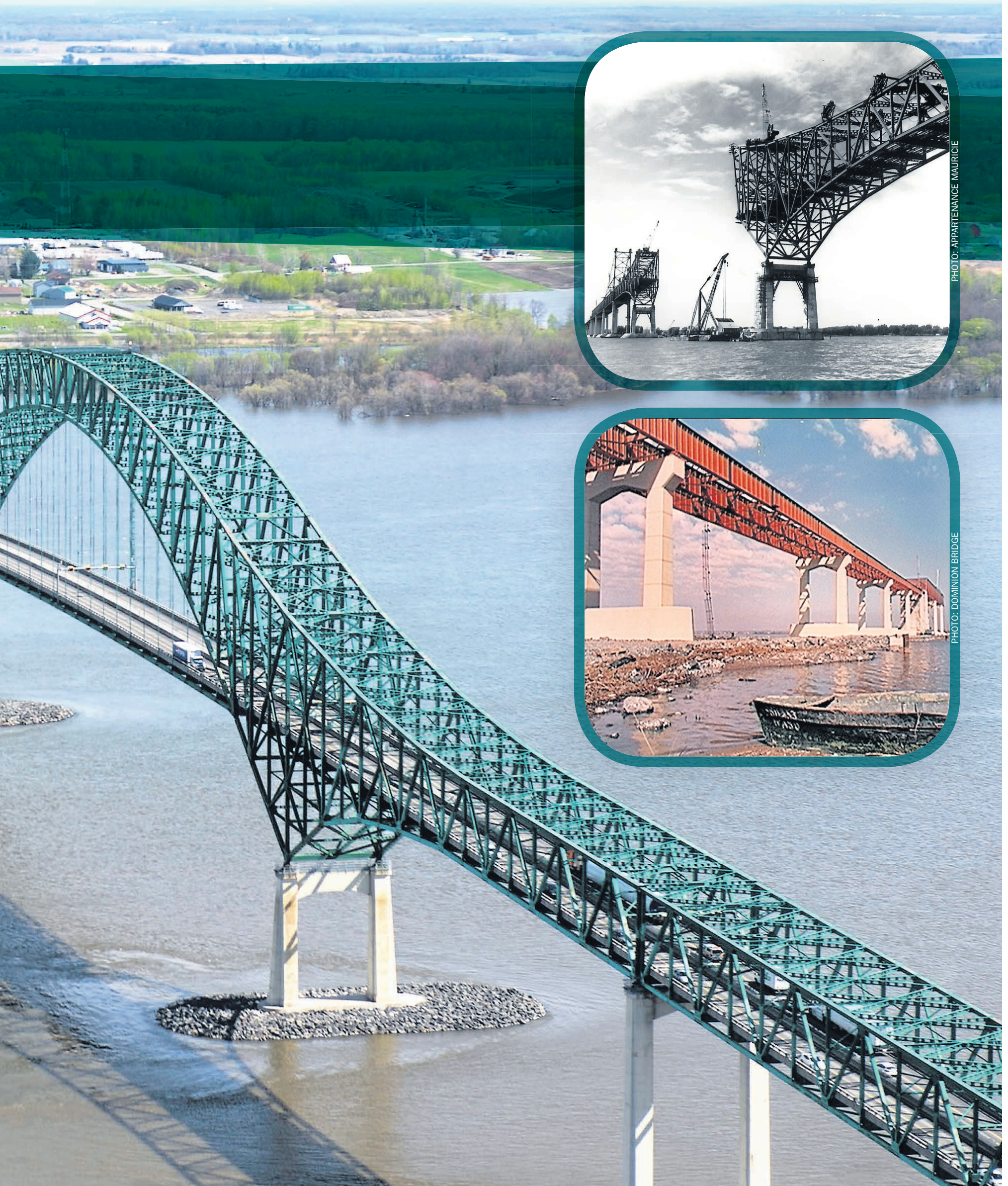


PHOTO: APPARTENANCE MAURICIE



PHOTO: DOMINION BRIDGE



Gilbert Proulx — PHOTO: STÉPHANE LESSARD

En tracteur sur le pont

NICOLET (ML) — Les habitués du pont Laviolette n'avaient pas la berluie lorsqu'ils voyaient jusqu'en 2015 de l'équipement agricole circuler sur cette infrastructure faisant partie de l'autoroute 55.

François Proulx, un agriculteur de Nicolet, cultivait des champs sur les deux rives du Saint-Laurent à l'époque du traversier. Comme il était habitué de se promener avec son tracteur d'un côté à l'autre, ce n'est pas l'arrivée du pont Laviolette qui allait mettre fin à ses habitudes ayant conduit à l'obtention d'un droit acquis exclusif.

«Mon père cultivait des terres à Trois-Rivières, de chaque côté de l'autoroute 55. Il a été parmi les premiers à traverser le pont», se rappelle son fils, Gilbert Proulx, producteur céréalier de Nicolet et président de Semences Nicolet.

Le pont Laviolette a précédé l'inauguration de l'autoroute 55. Gilbert Proulx raconte qu'aucune autorisation spéciale n'était nécessaire pour se promener en tracteur ou en moissonneuse-batteuse sur le pont.

«On passait en dehors des heures de trafic. Quand les équipements agricoles ont grossi, on faisait appel à la Sûreté du Québec pour nous

escorter. La Sûreté du Québec s'est retirée un peu plus tard. Vu qu'on était hors normes pour aller sur ce type de route, on fonctionnait avec nos escortes pour diriger le trafic et éviter tout accident.»

La pose d'un muret central lors des travaux de réfection du pont a compliqué les choses pour la famille Proulx en raison de la largeur des machineries. Les agriculteurs devaient obtenir un permis du ministère des Transports du Québec afin de continuer à traverser le pont à raison de quatre ou cinq allers-retours par année.

«On était les seuls!, rigole M. Proulx. Le MTQ nous demandait des normes pour les escortes, pour les heures de traversée. On bloquait le trafic et on traversait en sept à huit minutes. Mais il y avait toujours un stress: tu ne veux pas faire d'accident, faire une crevaillon. On en a eu une crevaillon dans les dernières années. On a descendu le pont, on ne pouvait pas arrêter. On avait hâte d'arriver, il y avait de la boucanerie!»

Les terres cultivées par les Proulx près du pont Laviolette ont été vendues, si bien que la famille n'a plus demandé de permis après la récolte de 2015.

LA PLUS IMPORTANTE INFRASTRUCTURE DU MTQ

MARTIN LAFRENIÈRE

martin.lafreniere@lenouvelliste.qc.ca

TROIS-RIVIÈRES — Avec ses 2700 mètres de longueur, son influence sur la circulation, son rôle au sein de l'autoroute 55 et son impact sur le transport de marchandises de toutes sortes, le pont Laviolette est l'infrastructure la plus importante au sein du ministère des Transports du Québec en Mauricie et au Centre-du-Québec.

Philippe Muratori et Martin Garceau sont ingénieurs à la direction régionale du MTQ. Selon M. Muratori, la complexité du pont Laviolette contribue à élever cette infrastructure au premier rang de tout le parc d'équipements et de routes du ministère.

«Un pont standard mesure 30 mètres. Le pont Laviolette mesure 2,7 km. C'est l'équivalent d'une dizaine de ponts. Sur un pont standard, il y environ 25 éléments à vérifier comme des poutres, la semelle, la dalle, etc. Sur le pont Laviolette, il y en a 1239!», évoque M. Muratori, en rappelant que l'investissement de 50 millions de dollars représente une somme considérable pour l'époque.

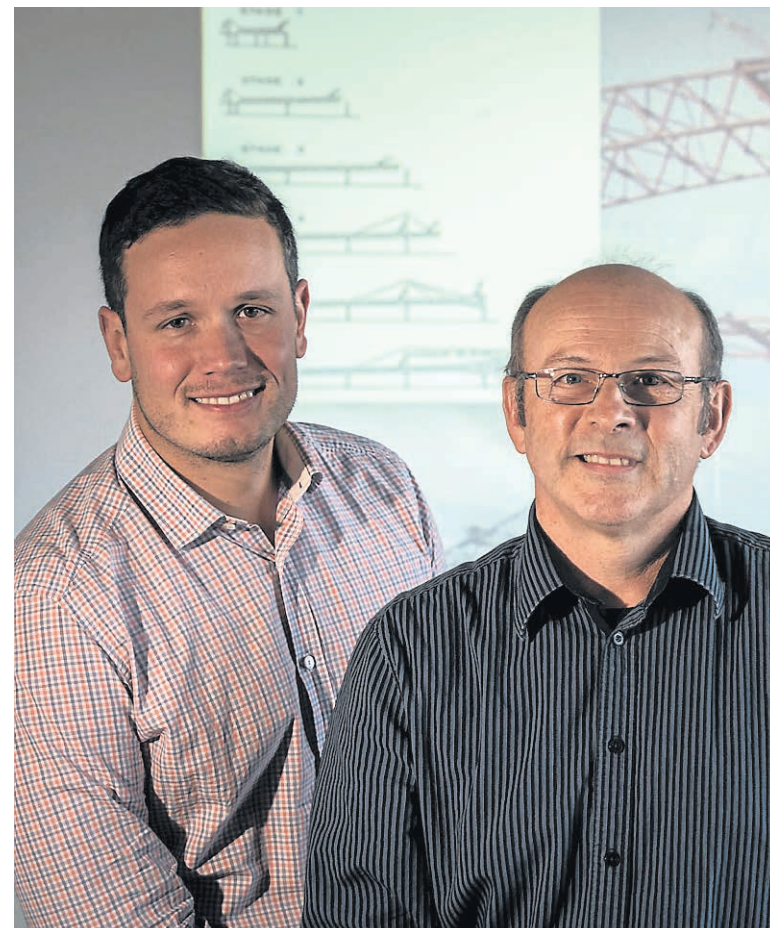
Plus de trois ans ont été nécessaires afin de bâtir ce pont. Au milieu des années 1960, des ponts de ce genre avaient déjà été construits. Mais il a fallu relever quelques défis, dont celui d'ériger les quatre piliers centraux en plein cœur du fleuve Saint-Laurent. Des structures temporaires soutenaient par haubans les parties plus centrales du pont, à mesure que celles-ci étaient assemblées, en attendant que le pont gagne le centre du fleuve et repose sur ses piliers.

Aucun journal de chantier n'a été rédigé durant la construction, si bien que le ministère des Transports du Québec ignore le nombre exact de travailleurs qui ont contribué. On estime que de 200 à 300 personnes ont oeuvré à construire ce pont composé de structures à multitreillis.

Ce type de structure, fréquent à l'époque, serait aujourd'hui remplacé par un pont à haubans par souci d'économie. Mais le gouvernement devrait quand même mettre la main dans sa poche pour s'offrir une telle infrastructure en 2017.

«Refaire le pont aujourd'hui coûterait plus d'un milliard de dollars», estime Martin Garceau.

Les plans d'un pont Laviolette tout neuf engendreraient un rehaussement de la structure afin d'offrir un meilleur dégagement



Martin Garceau et Philippe Muratori sont ingénieurs à la direction régionale du MTQ. — PHOTO: FRANÇOIS GERVAIS

AUX PETITS SOINS

- Le pont Laviolette est inspecté de façon générale tous les deux ans
- La partie élevée du pont est inspectée tous les quatre ans
- L'inspection des parties du pont qui sont sous l'eau est effectuée tous les sept ou huit ans

entre le pont et le niveau de l'eau, tout ça pour permettre à de plus gros bateaux de naviguer sur le fleuve. Un pont plus haut forcerait une construction plus longue, question d'adoucir la pente. Et le pont aurait trois voies en chaque direction, au lieu de deux actuellement.

RÉFECTION DE PLUS DE 100 MILLIONS DE DOLLARS

Le pont Laviolette est toujours en bon état 50 ans après son inauguration grâce notamment à un rigoureux calendrier d'inspection et à un gigantesque chantier de réfection qui a eu lieu de 2004 à 2008.

Il y a déjà près de 10 ans que la réfection du pont est complétée. Les dalles et les poutres des approches nord et sud ont été remplacées durant ces travaux qui

ont coûté plus de 100 millions de dollars.

D'autres travaux ont été menés sur cette infrastructure. Le système d'éclairage a été amélioré en 1970. Le pont a été repeint entre 1983 et 1987. Des retouches sont faites au gré des besoins depuis ce temps. Durant la même période, ses piliers centraux ont été sécurisés après un triste événement survenu en 1980 à Tampa Bay, en Floride. Un navire a heurté un pilier d'un pont, entraînant l'effondrement de l'infrastructure.

Comme l'ont raconté les deux ingénieurs du MTQ lors d'un dîner-conférence organisé en collaboration avec l'Université du troisième âge et les Villes de Trois-Rivières et de Bécancour, la Garde côtière canadienne a entrepris en 1982 une étude à ce sujet et a conclu que le pont Laviolette était à risque de collision majeure. Voilà pourquoi des travaux d'enrochement autour des quatre piliers centraux ont eu lieu en 1987 et 1988. Ces travaux ont requis un million de tonnes de roches.

Ces parois ont permis d'éviter assurément une catastrophe en 1992, lorsqu'un bateau a frappé la ceinture de roches d'un des quatre piliers centraux. Non seulement le pont n'a pas bronché, le pilier n'a même pas été endommagé.



LE CARREFOUR

RETOUR DANS LE TEMPS

- L'idée de traverser le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Trois-Rivières remonterait aussi loin qu'en 1932.
- Des discussions ont lieu en 1946 à propos d'un pont. Quelque 500 résolutions d'appui à cette démarche sont déposées aux députés.
- Un comité pour la construction du pont est formé en 1953 par la Chambre de commerce de Trois-Rivières.
- Dans l'édition du 1^{er} juin 1954, *Le Nouvelliste* publie un éditorial appuyant la construction d'un pont. De concert avec la station de radio CHLN, *Le Nouvelliste* fera la promotion de ce projet.
- Un fonds de 30 000 \$ est créé en 1954 afin de réaliser une étude de faisabilité. Cet argent est amassé par une campagne de financement. Le Dr Pratley, un ingénieur-conseil, présente un premier projet dont le coût est de 12,5 millions \$.
- La corporation du pont est créée en 1956.
- Le premier ministre québécois, Jean Lesage, autorise la corporation du pont à emprunter 30 millions de dollars en 1962.
- Les travaux de construction du pont débutent en avril 1964.
- Un an plus tard, le gouvernement québécois donne son aval à un autre emprunt, de 20 millions de dollars, et absorbera la totalité des coûts.
- Le pont est inauguré le 20 décembre 1967.

«IL ÉTAIT FIER DU PONT»

Jean Demers se souvient du travail effectué par son père, Georges, dans la conception du pont Laviolette

MARTIN LAFRENIÈRE

martin.lafreniere@lenouvelliste.qc.ca

TROIS-RIVIÈRES — «Il était fier du pont. Dans une vie d'ingénieur, faire un ouvrage comme celui-là est le travail d'une vie.»

Jean Demers parle avec fierté de son père Georges, un des ingénieurs ayant travaillé à la conception du pont Laviolette. Lui-même ingénieur, tout comme son père, il a travaillé avec lui en début de carrière et se souvient de l'importance que représente le pont Laviolette dans la carrière de son père.

Georges Demers a fondé la firme Demers, Lemieux, Roy à Québec et a ouvert un bureau à Montréal. Cette

firme d'ingénierie-conseil a travaillé de concert avec le bureau Beauchemin, Beaton, Lapointe. Cette opportunité de travailler sur un des plus importants chantiers de l'époque était une denrée

«Pour les ingénieurs, parmi les ouvrages de génie civil, un pont est complexe à concevoir et à réaliser»

rare pour des ingénieurs francophones, car les gouvernements québécois faisaient traditionnellement affaire avec des bureaux d'ingénieurs anglophones.

«L'élection de Jean Lesage (en 1960) a été le point tournant. Il disait de faire confiance aux ingénieurs-conseils du Québec. Ça a été le grand virage qui a permis à des firmes d'ici de grossir et d'acquérir de l'expertise. Mon père a été un pionnier là-dedans avec d'autres firmes comme Lavalin. Ce sont toutes des firmes qui ont réalisé des projets, mais ça prenait une décision politique», raconte Jean Demers, aujourd'hui à la retraite, à propos de son père qui est décédé en 1972 à l'âge de 60 ans.

M. Demers se souvient d'avoir effectué

à l'époque de nombreuses visites à Trois-Rivières, en empruntant la route 2 à partir de Québec (aujourd'hui la route 138), pour accompagner son père.

«Il me parlait du pont. Pour lui, c'était le projet qui transformerait la région de Trois-Rivières d'une façon incroyable. Mon père était aussi ingénieur dans le domaine du transport. Il a fait ses premières armes au ministère de la Voirie. Il a fait un aperçu des défis du transport au Québec à la fin des années 1930, le défi de moderniser les liens routiers. Le pont de Trois-Rivières venait permettre un lien routier entre Montréal et Québec.»

La conception même du pont, son aspect esthétique, le rôle majeur qu'il joue dans la facture visuelle de Trois-Rivières sont tous des éléments qui constituent sa valeur.

«Pour les ingénieurs, parmi les ouvrages de génie civil, un pont est complexe à concevoir et à réaliser. Ce sont des ouvrages dans le monde entier qui sont connus par leur nom. C'est comme des monuments. Mon père a fait plusieurs conceptions de plus petits ponts, comme celui de Shawinigan-Sud. Il a travaillé avec deux autres firmes pour le pont Pierre-Laporte à Québec. Le pont de Trois-Rivières, c'était son ouvrage d'art pour lequel il était le plus fier.»

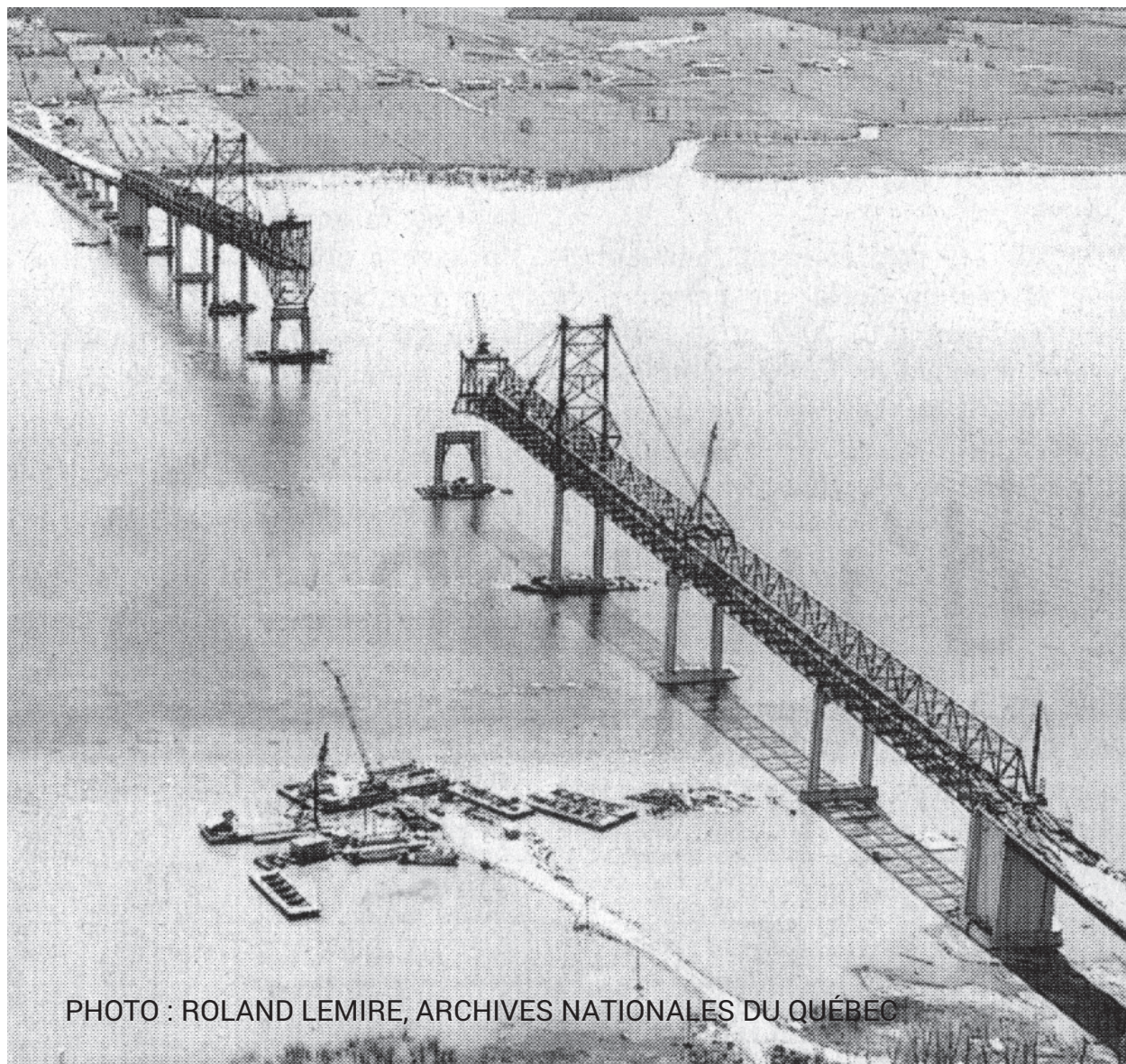


PHOTO : ROLAND LEMIRE, ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC

 **Bécancour**

Fière de souligner le 50^e anniversaire du pont Laviolette!

1967-2017

www.becancour.net

LE TRAIT D'UNION D'UNE ZONE ÉCONOMIQUE NATURELLE

Des retombées en centaines de millions de dollars sur les deux rives



MARC ROCHETTE
marc.rochette@lenouvelliste.qc.ca

BÉCANCOUR — Des Trifluviens qui se rendent au Marché Godefroy de Bécancour et des consommateurs de la rive sud qui vont profiter des magasins à grande surface de Trois-Rivières. Voilà un exemple, à petite échelle, de l'impact du pont Laviolette au plan économique. Car plus

globalement, les échanges commerciaux entre les deux côtés du fleuve Saint-Laurent représentent plus d'un demi milliard de dollars annuellement en biens et services, sous-traitance, matières premières et transports.

«Les mouvements migratoires quotidiens nous renseignent que 1490 travailleurs partent de Bécancour vers Trois-Rivières tous les jours. En même temps, 3285 travailleurs font le chemin inverse», rapporte le directeur général d'Innovation et Développement économique (IDE) Trois-Rivières, Mario De Tilly.

En incluant l'ensemble de la région centricoise, ce sont 3195 personnes qui quittent tous les jours le Centre-du-Québec vers Trois-Rivières et 4015 personnes qui font le chemin inverse. Ainsi, pas moins de 7210 travailleuses et travailleurs franchissent quotidiennement le pont Laviolette afin de gagner leur vie.

RETOMBÉES DU PONT LAVIOLETTE

- Échanges commerciaux interrives: 500 millions \$
- Salaires directs: 397 millions \$
- Investissements industriels: 396 millions \$
- Travailleurs au quotidien: 7210
- Investissements dans le parc industriel de Bécancour: trois milliards \$

«Les évaluations les plus réalistes considèrent que pour la seule portion salaire direct, le lien de dépendance représente la coquette somme de 396,5 millions de dollars annuellement», souligne-t-il.

Ce qui lui fait dire que le pont Laviolette est «ce trait d'union si essentiel à l'essor de la zone

économique naturelle, un terme cher au maire Jean-Guy Dubois».

Car outre ses attributs architecturaux singuliers et ses fonctions structurantes, le pont Laviolette aura permis, dit-il, le développement d'un véritable écosystème économique entre Trois-Rivières et Bécancour.

Selon lui, cet écosystème doit comprendre une population apte au travail, des ouvriers spécialisés, des gestionnaires et cadres qualifiés, une infrastructure de transport, un réseau de sous-traitants, des fournisseurs de biens et services et des institutions de formation.

«C'est ainsi que s'est créée une véritable symbiose entre les deux rives qui aura permis le développement de tout le territoire. Afin de bien performer, les entreprises d'aujourd'hui doivent s'appuyer sur une main-d'œuvre de qualité et abondante. Elles doivent aussi compter sur la mobilité de cette main-d'œuvre. Ainsi, en observant les déplacements des travailleurs quotidiennement, il appert que la dépendance économique sociale est majeure», fait remarquer M. De Tilly.

Et ce qui est encore plus rassurant, à son avis, c'est que, malgré la fermeture de la centrale nucléaire Gentilly-2 et les séquences négatives laissées sur le territoire, «l'économie des deux rives est en éveil».

«C'est à Trois-Rivières que le PIB s'est le plus accru au Québec avec un taux de croissance de 2,7 % en 2017. En 2016, les investissements industriels ont totalisé 396 millions de dollars pour 135 projets. Lors du Salon de l'emploi conjoint, près de 2000 emplois étaient offerts sur les deux rives. Et tout porte à croire que le bilan 2017 sera encore plus imposant», se plaît-il à signaler.

De toute évidence, le pont Laviolette et l'économie régionale font bon ménage. Car c'est un dossier économique qui en est à l'origine.

«Sa construction coïncide avec l'abandon du méga projet Sidbec, l'un des plus importants centres sidérurgiques de la planète à l'époque. Le gouvernement du Québec avait alors racheté l'ensemble du territoire pour y aménager le plus grand port industriel du Québec, un parc dédié aux grands projets industriels. Depuis, plus de trois milliards de dollars s'y sont déversés sous forme d'investissements générant 2755 emplois directs et 1020 emplois liés au service à la

production», précise M. De Tilly. Seulement l'an dernier, les entreprises du parc ont investi 65 millions de dollars en consolidation.

Le président-directeur général de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, Maurice Richard, rappelle que le gouvernement Lesage, dans un désir de décentralisation, cherchait un endroit pour y installer la fameuse aciérie. Et le choix de Bécancour, «en face de la capitale régionale», à mi-chemin entre Montréal et Québec, avec ses caractéristiques de sol, se voulait idéal.

Même si Sidbec changera son fusil d'épaule et fusionnera avec l'industrie Dosco à Contrecoeur, la pierre d'assise du pont Laviolette avait déjà été jetée sur la rive nord du fleuve. Dans la même foulée, il y aura eu création de la Ville de Bécancour, résultat d'une fusion, et implantation du parc industriel gouvernemental. «Aujourd'hui, nous dénombrons près de 4000 emplois liés au secteur secondaire pour un total de 46 % de l'ensemble des emplois bécancouros», ajoute M. De Tilly.

Pour l'ancien député Michel Morin, le pont Laviolette, promis

«**Les mouvements migratoires quotidiens nous renseignent que 1490 travailleurs partent de Bécancour vers Trois-Rivières tous les jours**»

à plusieurs reprises dès 1946, était «absolument nécessaire» au plan économique, donnant l'exemple du pont Champlain qui, dit-il, aura permis à Brossard de se développer.

«Il y avait des échanges commerciaux avant le pont. Mais son ouverture aura eu un impact moins positif sur les commerces locaux de la rive sud. Le centre d'achat de Trois-Rivières-Ouest a fait des bonnes affaires avec le pont», fait remarquer Maurice Richard, qui fut maire et député.

Son ancien homologue de Nicolet, Daniel McMahan, maintenant recteur de l'UQTR, apprécie depuis longtemps la liaison rapide que permet le pont entre les deux rives. Et même à Saint-Léonard-d'Aston, une famille vient de s'y installer, rapporte son nouveau maire Jean-Guy Doucet, car si la femme travaille à Victoriaville, son conjoint peut se rendre facilement au boulot à Trois-Rivières.

«Ce fier pont est là pour rester et plus que jamais, il doit symboliser notre unité, notre solidarité, notre complémentarité et surtout notre interdépendance», a conclu Mario De Tilly.

AVENTURE-TOI EN RÉGION OCCUPE UN JOB À ST-CÉLESTIN DE 40 POSTES À COMBLER

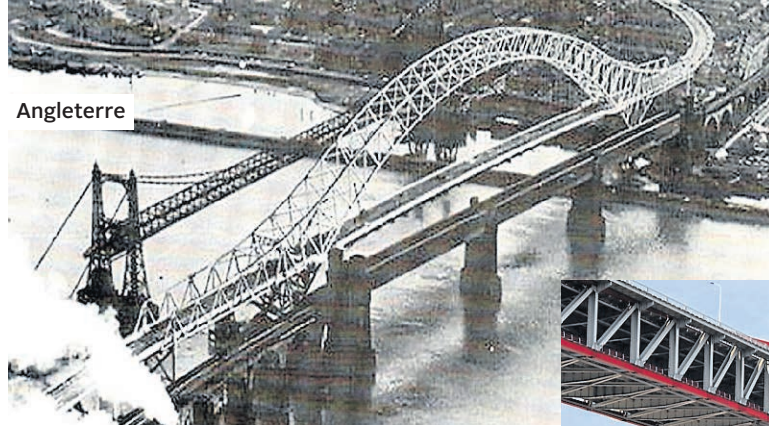
EN PLUS, TU PEUX CHOISIR TON ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL!

SOUDEUR-ASSEMBLEUR	CHAUFFEUR	JOURNALIER
<ul style="list-style-type: none"> Activités sociales Assurance collective et participation de l'employeur au régime d'épargne-retraite Conciliation travail-famille Outils et couvre-tout fournis Temps plein de jour (8 h à 16 h 30) ou de soir (16 h 30 à 2 h 30) <p>aciermarquis.com info@aciermarquis.com 819 229-3636</p>	<ul style="list-style-type: none"> Assurance collective Camion attitré Encadrement pour chauffeur débutant Horaire flexible Retour tous les week-ends Salaire concurrentiel <p>saftransport.com majutras@saftransport.com 819 229-3000</p>	<ul style="list-style-type: none"> Assurance collective Formations sur place Horaire régulier du lundi au vendredi <p>boislaurentide.com info@boislaurentide.com 819 229-3666</p>
<p style="font-weight: bold; color: blue;">POUR UN ENTRETIEN IMMÉDIAT, POSTULE DÈS MAINTENANT! NOUS AVONS DÉJÀ HÂTE DE TE CONNAÎTRE.</p>		

À seulement 8 minutes du pont Laviolette

UNE ARCHITECTURE QUI TRAVERSE LES ANNÉES ET LES FRONTIÈRES

L'architecture du pont Laviolette n'est pas unique. Cinq autres ponts dispersés un peu partout à travers la planète ont un style qui s'apparente à celui du pont trifluvien.



Angleterre

Voici le pont Silver Jubilee, situé dans le comté de Cheshire (nord-ouest de l'Angleterre). Inauguré en 1961, il enjambe le fleuve Mersey et relie les villes de Runcorn et Widnes. — PHOTO: PINTEREST

Situé en Chine, le pont de Chaotianmen, près de la ville de Chongqing, a été ouvert en 2009. — PHOTO: WIKIPEDIA

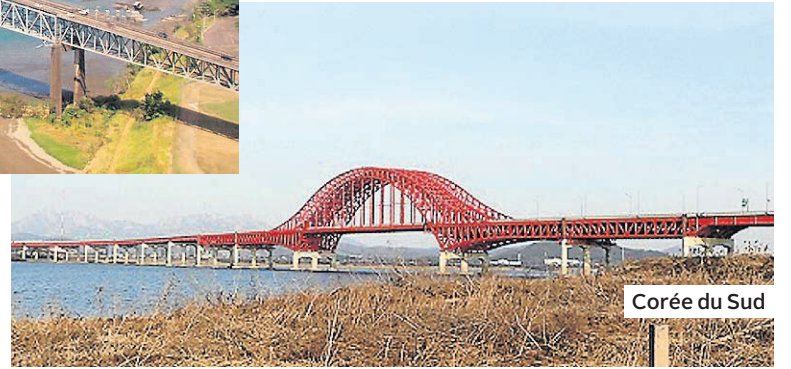


Chine



Panama

Le pont des Amériques est situé à Panama, la capitale de la République du Panama. Il a été inauguré en 1962. Il surplombe l'entrée pacifique du canal de Panama. — PHOTO: WIKIPEDIA



Corée du Sud

Le pont Banghwa, à Séoul (Corée du Sud), a été inauguré en 2000. Sa longueur de près de 2,6 km se rapproche de la dimension du pont Laviolette. — PHOTO: WIKIPEDIA



États-Unis

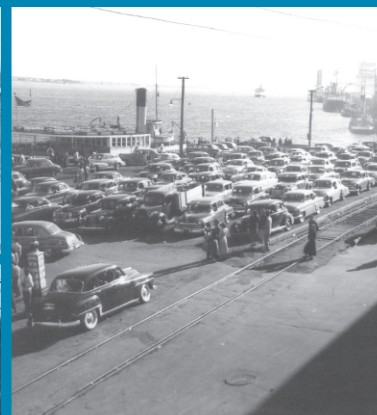
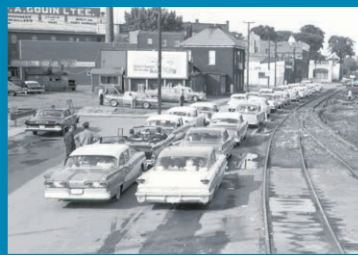
Inauguré en 1956, le pont de la baie de Newark (New Jersey, États-Unis) relie les villes de Newark et de Bayonne. — PHOTO: WIKIPEDIA

ANCRÉ DANS L'HISTOIRE DES TRIFLUVIENS

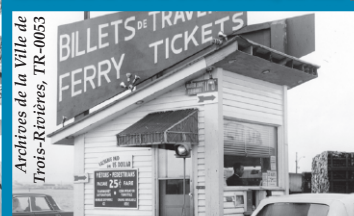
Entre 1852, année de construction d'un quai au Port de Trois-Rivières, et 1967, dix-sept traversiers feront escales à Trois-Rivières pour desservir la population des deux rives.



PORT DE TROIS-RIVIÈRES



Archives de la Ville de Trois-Rivières, TR-0001



Archives de la Ville de Trois-Rivières, TR-0053



porttr.com

POUR VOS BESOINS EN
LOGEMENT

PLACE DU CENTRE
950, rue Royale, Trois-Rivières

**DOMAINE
LES RIVIÈRES**

1425, des Cyprès, Trois-Rivières

**TERRASSES
SEIGNEURIALES**

3400-3470, Louis-Pasteur, Trois-Rivières

Appartements refaits à neuf

1 1/2, 2 1/2, 3 1/2, 4 1/2 ou 5 1/2 pièces
chauffés, éclairés, piscine intérieure,
places de stationnement intérieures et extérieures,
conciergerie et maintenance sur place, immeuble insonorisé.

Possibilité de visites avec rendez-vous.



**PROMOTIONS
DISPONIBLES**



RBQ: 8321-9790-33
www.troisvert.com

TROISVERT

Appelez dès maintenant

819 379-9429