



Ponts
**JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN**
Bridges
Canada

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Pour diffusion immédiate

Fermeture définitive du pont Champlain : un moment historique

Longueuil, le 28 juin 2019 – Une page d’histoire se tourne pour Montréal et pour La Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) qui procèdera ce soir à la fermeture complète et définitive du pont Champlain à 22 h. Inauguré le 28 juin 1962, le pont Champlain sera donc mis hors service à la même date, 57 ans plus tard.

Pour souligner cet événement historique, PJCCI accueillera les médias le lundi 1^{er} juillet sur le pont Champlain, afin qu’ils captent le passage des dernières voitures avant que cet ouvrage ne soit mis hors service de façon définitive, à la suite de l’ouverture du nouveau pont Samuel-De Champlain.

Responsable de cette structure depuis 1978, PJCCI a déployé de nombreuses mesures de renforcement sur l’ensemble des éléments structuraux du pont Champlain afin de maintenir ce lien névralgique sécuritaire et ouvert à la circulation. Rappelons qu’avec environ 50 millions de passages par année et plus de 20 G\$ de marchandises qui y transitent annuellement, le pont Champlain est l’un est plus achalandés au Canada.

« C’est une journée empreinte d’émotion pour l’équipe de PJCCI, mais nos cœurs sont également remplis de fierté pour le travail accompli par notre personnel et nos fournisseurs, qui par leur expertise et leur ingéniosité, ont déployé des solutions innovantes afin de maintenir cet ouvrage opérationnel et sécuritaire pour les usagers jusqu’à aujourd’hui », mentionne Sandra Martel, ingénieure et première dirigeante de PJCCI. « Ce sont des exploits en génie civil qui ont été déployés pour relever les défis de renforcement qui se sont présentés sur cet ouvrage affecté prématurément par la corrosion. Pour nous, c’est mission accomplie! », ajoute-t-elle.

Rappelons que les problèmes associés au drainage et à la conception d’origine du pont Champlain ont contribué à la détérioration de ses éléments structuraux et en ont devancé la fin de vie utile. Le pont sera donc déconstruit à compter de 2020 selon une approche de [développement durable](#).

Le pont Champlain : un laboratoire à ciel ouvert

L’utilisation des sels de déglacage et l’absence de systèmes de drainage adéquat ont permis à la corrosion de s’attaquer prématurément aux éléments structuraux essentiels, notamment les poutres de rive. En 2013, une fissure apparaît sur l’une de ces poutres, et PJCCI déploie les mesures d’urgence pour fermer des voies du pont Champlain et procéder à l’installation d’une super-poutre de 75 tonnes qui stabilise la poutre. Un treillis modulaire en acier sera ensuite conçu et installé quelques mois plus tard pour remplacer la super-poutre et reprendre la charge totale de la poutre abîmée.

Ce système de renfort se montre très efficace : PJCCI installera par la suite des treillis modulaires sur les 100 poutres de rive du pont.

Par ailleurs, près de 350 capteurs à fibre optique sont installés sur différentes composantes de l'ouvrage pour suivre en temps réel le comportement du pont. La fréquence des inspections est accélérée, et d'autres types de renfort y sont déployés : post-tension externe, systèmes d'étalement, arbalètes à poinçons, et tout récemment, des super-posts ont été installés sur l'ensemble des chevêtres.

Un retour dans le passé

Avec l'essor des banlieues de la région de Montréal, les ponts Jacques-Cartier et Victoria sont de plus en plus sollicités. Le 17 août 1955, Ottawa annonce ainsi la construction d'un nouveau pont à péage reliant Montréal et Brossard. Dès 1957, un chantier s'élève au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent. Des méthodes innovantes pour l'époque sont mises de l'avant pour construire ce grand ouvrage qui sera la plus importante application de béton précontraint au pays. Le béton précontraint est également un système structural moins onéreux que l'acier : le pont Champlain a coûté 35 M\$. D'abord nommé pont de l'Île des Sœurs, on le rebaptise pont Champlain en 1958, à l'occasion du 350^e anniversaire de la ville de Québec.

À l'ouverture du pont Champlain en 1962, les automobilistes paient 25 cents le passage pour financer les coûts de construction. C'est en 1990 que le péage est aboli sur le pont Champlain.

À propos de PJCCI

Gestionnaire d'ouvrages majeurs, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est une société d'État fédérale, établie en 1978, responsable des ponts Jacques-Cartier et Champlain, de l'Estacade du pont Champlain, du pont de contournement de l'île des Sœurs, des sections fédérales de l'autoroute Bonaventure et du pont Honoré-Mercier, ainsi que du tunnel de Melocheville. La Société assure au quotidien le passage sécuritaire de milliers d'usagers par la gestion, l'entretien et la réfection de ces infrastructures d'importance pour le Grand Montréal. Elle veille également à ce que ces infrastructures critiques demeurent sécuritaires, pleinement fonctionnelles et attrayantes, aujourd'hui et pour demain. JacquesCartierChamplain.ca

- 30 -

Pour de plus amples renseignements

Nathalie Lessard, Directrice, Communications
Bureau : 450 651-8771, poste 2232
nlessard@pjcci.ca

Claudia Carbonneau, Conseillère Communications
Bureau : 450 651-8771, poste 2533 / Cellulaire : 514 236-4093
ccarbonneau@pjcci.ca