

milles en amont de la ville de Québec, s'effondra soudainement et s'éroula dans le fleuve entraînant au-delà de soixante pertes de vie et causant de dangereuses blessures à 11 autres personnes. Presque toutes les victimes de cette catastrophe étaient des ouvriers employés à la construction du pont. La perte matérielle fut d'abord estimée à \$1,500,000 environ, mais des évaluations subséquentes réduisirent ce montant. Quoi qu'il en soit, la grandeur des pertes, tant au point de vue des vies humaines qu'au point de vue matériel, et l'importance de l'entreprise au point de vue du développement industriel du pays, contribuèrent à donner à ce désastre l'aspect d'une calamité nationale. On comptait que le pont serait ouvert au trafic dans deux ans environ, mais depuis cette catastrophe on estime que quatre ans seront nécessaires pour achever le travail que l'on se propose de recommencer.

La compagnie  
du pont de  
Québec.

Le pont était en voie de construction depuis 1900. C'est au mois d'octobre de cette même année que la pierre angulaire de la maçonnerie souterraine fut posée. La nécessité d'un pont sur le St-Laurent, à proximité de Québec, se faisait sentir depuis un grand nombre d'années, et en 1897 une compagnie fut organisée sous le nom de "La Compagnie du Pont de Québec" en vue de l'entreprise des travaux. Une aide généreuse avait été accordée à l'entreprise par le gouvernement du Dominion et l'administration provinciale. Les travaux de maçonnerie une fois achevés, au coût d'environ \$1,400,000, on commença à poser en 1904 la superstructure d'acier. Le coût total du pont devait être, d'après les estimations faites, de \$7,500,000 à \$8,000,000. Le 31 mars 1907, le total des sommes dépensées s'élevait à \$4,415,598.

Description  
du pont.

Le pont une fois terminé sera, sous bien des rapports, la plus remarquable des constructions de ce genre érigées jusqu'à présent. Avec ses 1,800 pieds, l'arche "cantilever" sera la plus longue du monde. La longueur totale du pont sera de 3,300 pieds. Le tablier sera à une hauteur de 150 pieds au-dessus de l'eau tandis que le sommet des cantilevers aura plus de 400 pieds d'élévation. Les plans du pont comportent la place suffisante pour deux lignes de chemin de fer, deux lignes de tramways, deux chemins publics et deux trottoirs pour piétons.<sup>1</sup>

Rapport de la  
Commission  
Royale.

Une commission royale d'ingénieurs (voir page lviii) instituée le 30 août pour enquêter sur les causes du désastre, commença à recueillir les témoignages le 9 septembre, à Québec, et tint ensuite des séances subséquentes à Ottawa, New-York, Phoenixville et Philadelphie, successivement. Le rapport de la commission, publié le 9 mars 1908, procède à un examen approfondi de toutes les circonstances relatives à la préparation des plans et à la construction du pont. Les conclusions sont exprimées dans une série de 15 verdicts. Il ressort de ces verdicts que l'éroulement est dû à des erreurs de plan de la part des deux chefs ingénieurs préposés à la construction du pont, erreurs cependant qui ne peuvent être attribuées ni au manque de connaissances pro-

<sup>1</sup> Extrait de la Gazette du Travail, septembre 1907.