

VILLES

Trois-Rivières

ponts - Trois-Rivières

*Archives Municipales
de Montréal*

Si vous vous dépos-
sédez de ce document
veuillez en prévenir
sans retard
L'ARCHIVISTE

If you give away this
document, please ad-
vise, without delay,
the
ARCHIVIST

30551 82-30
Les travaux débuteront dans quelques semaines et seraient terminés en 1965

Un pont reliera Trois-Rivières à la rive sud

par Jacques MONNIER

QUEBEC. — M. Jean Lesage chef du gouvernement de la province a annoncé qu'au cours de la présente session du Parlement il soumettra probablement aux Chambres un projet de loi devant permettre la construction d'un pont sur le St-Laurent près de Trois-Rivières, à quelque 75 milles à l'est de Montréal.

Le bill donnera la garantie que l'administration du Québec comblera les déficits annuels de la "Corporation du pont de Trois-Rivières" s'il y en a.

Ce sera une façon de garantir le remboursement des obligations que l'entreprise non lucrative sera dans la nécessité d'émettre.

La nouvelle annoncée par le premier ministre indique que la mise en oeuvre du projet, qui fait couler de l'encre depuis tant d'années, est maintenant une question de semaines.

Une somme de \$25,000,000 sera investie dans l'ouvrage qui, avec ses abords, constituera un des ponts les plus longs du Canada puisqu'il mesurera 9,000 pieds.

A partir de la date de la sanction de la loi, on estime qu'il faudra environ trois ans pour : 1—Recueillir les capitaux nécessaires ; 2—Faire confectionner les plans détaillés indispensables aux entrepreneurs ; 3—Demander des soumissions publiques en 1963 ; 4—Exécuter les travaux de construction qui permettront de verser des salaires à quelque 500 personnes et qui seront hâtés par le recours à la technique du béton précontraint pour les approches.

Il est impossible d'ouvrir le chantier dès cette année. Mais tout serait terminé en 1965.

Détails de la construction

La partie du pont, située entre les deux rives du fleuve, aura 5,000 pieds de longueur, les deux travées principales, sous lesquelles passeront les transatlantiques, seront longues, chacune, de 672 pieds et se trouveront à 162 pieds au-dessus du niveau des eaux.

Cette hauteur de 162 pieds est exigée par les ingénieurs de l'administration fédérale. Notons que c'est une distance de 150 pieds qui sépare le tablier du pont de Québec de la surface du St-Laurent.

Le pilier central du pont de Trois-Rivières ira s'appuyer sur le roc à quelque 80 pieds sous la surface du fleuve.

Tous les piliers seront profilés de manière à résister le mieux possible sous la poussée des glaces.

Le tablier aura une largeur de 53 pieds (l'ancien projet, aujourd'hui abandonné, prévoyait 26 pieds de large). Il y aura quatre pistes de roulement (l'ancien projet en comportait seulement deux).

On prévoit que chaque piste de roulement pourra permettre le passage des véhicules automobiles à la cadence de 1,800 à l'heure.

C'est, d'ailleurs, une des raisons qui ont fait renoncer à l'installation d'un tunnel.

D'une part, un tunnel aurait coûté plus cher, \$27,000,000 au lieu de \$25,000,000; et les dépenses d'entretien auraient été beaucoup plus élevées à cause des dispositifs de ventilation. D'autre part, les conducteurs vont plus lentement dans un tunnel que sur un pont; les voitures, qui suivent une piste de roulement, se succèdent au rythme de 1,800 à l'heure sur un pont et seulement de 1,200 à l'heure dans un tunnel.

C'est pourquoi les ingénieurs Beauchemin de Montréal et Demers de Québec ont exprimé l'avis qu'il vaut mieux édifier un pont qu'installer un tunnel à Trois-Rivières.

L'extrémité de l'ouvrage s'appuiera sur la rive nord du St-Laurent à un mille en amont de la ville, c'est-à-dire à l'ouest des limites de la cité de Trois-Rivières. L'autre extrémité aboutira à St-Grégoire-de-Nicolet.

Le premier ministre a reçu hier la visite des membres de la "Corporation du pont de Trois-Rivières" dont le président, M. l'ingénieur John Wick-

kenden, et le secrétaire M. François Nobert.

M. Jean Lesage, qui avait à son côté M. René Hamel, ministre du Travail et député du St-Maurice, a remis à chacun des membres de la délégation un exemplaire des rapports préparés par les ingénieurs.

Le financement

Le chef du gouvernement a invité M. John Wickenden et ses collaborateurs à étudier les documents et à faire, aux autorités provinciales, d'ici Pâques, des recommandations au sujet du mode de financement des futurs travaux.

Ainsi, pense M. Jean Lesage, un projet de loi pourra être préparé et soumis au parlement provincial durant la présente session.

La "Corporation du pont de Trois-Rivières" est une entreprise non lucrative. Elle a été formée il y a six ans. Elle s'est engagée à édifier un "pont à péage". Un bill voté à Québec en février 1956 lui a donné les pouvoirs dont elle avait besoin. Notons que la députation fédérale a dû également adopter une loi pour donner à la société la permission d'ériger un ouvrage au-dessus du fleuve; ce texte législatif a été renouvelé l'année dernière.

Les dirigeants de la "Corporation du pont de Trois-Rivières" ne croient pas pouvoir boucler leur budget les premiers temps; c'est alors que l'administration provinciale sera appelée à combler les déficits; mais au bout d'une décennie, il est probable que l'entreprise deviendra rentable.

Le péage

Le péage sera-t-il élevé ?

Interrogé à ce propos, M. François Nobert a déclaré, au représentant de "LA PRESSE", que les automobilistes seront appelés à payer au maximum \$1 par voiture, qu'il y ait un ou plusieurs passagers. De toute manière, le droit, que l'on paiera, devra être auparavant approuvé par la "Régie des services publics".

A l'heure actuelle, ce sont des traversiers qui se chargent du transbordement des véhicules d'une rive à l'autre. Ce service de transport par bac a des recettes annuelles de \$650,000 approximativement; les bénéfices sont de \$150,000.

On juge qu'avec un pont le trafic entre la "Capitale mon-

diale du papier" et la Mauricie d'une part, les Cantons de l'Est et les circonscriptions comme Nicolet d'autre part s'intensifiera considérablement.

Les \$25,000,000, que la "Corporation du pont de Trois-Rivières" va être obligée d'emprunter, serviront non seulement aux travaux de construction et à la rémunération des ingénieurs, mais à l'achat des traversiers, à l'expropriation des biens-fonds, à la construction des chaussées (même des croisements en feuille de trèfle) grâce auxquelles on accèdera aux quatre pistes de roulement portées par le tablier.

Lorsque la "Corporation du pont de Trois-Rivières" commencera à faire des bénéfices, elle ne serait pas astreinte à rembourser le gouvernement pour les déficits qu'il aura comblés; mais on diminuerait progressivement le péage.

Cela s'est produit pour le "pont à péage" qui relie Halifax et Dartmouth; déjà, par quatre fois, on a réduit les droits.

Pourquoi confier la construction du pont de Trois-Rivières à une société et non pas à l'administration ?

Diverses considérations sont entrées en ligne de compte. Mentionnons-en deux : 1—Les travaux coûteraient moins cher; 2—Le public accepterait plus facilement le péage.

M. François Nobert a souligné que quantité de facteurs peuvent influencer sur le prix d'un tel pont. Si, par exemple, la pente de la chaussée que portera l'ouvrage, ne devait pas être de 3,5 pour 100 pour répondre aux exigences des ingénieurs d'Ottawa et qu'elle soit moins accentuée (tablier situé à 150 pieds au-dessus du fleuve et non pas à 162 pieds), on aurait pu économiser une somme de \$2,000,000.

M. Nobert a rappelé qu'avant le vote de la loi de 1956, M. Maurice Duplessis avait fait trancher une clause: cet article stipulait que le pont de Trois-Rivières appartiendrait à la province quand la "Corporation" aurait entièrement remboursé les porteurs d'obligations. M. Nobert ne comprend pas l'attitude de l'ancien chef de l'Union nationale.

Paste
102-10

The New Bridge For Three Rivers

IT would be difficult to understand what all the whooping was about in the Legislature the other day when Maurice Bellemare, a N.U. member, flew off the handle over the way Premier Lesage announced the government planned to enable the Three Rivers Bridge Corporation to get on with its work, without an appreciation of the finer things in Quebec politics.

Mr. Bellemare has a question on the order paper in connection with the long-proposed bridge construction. He had the same question on the order paper last year. But Mr. Lesage chose to let out the news at a press conference following a meeting with the corporation's board. Perhaps it was natural that Mr. Bellemare felt slighted. But it was something of a tit-for-tat, though under different rules.

Back in 1959 Liberal Rene Hamel, now Minister of Labor, spoke for more than an hour in an impassioned plea for some form of action on the bridge legislation passed in 1956. The wind was knocked out of his sails when Premier Sauve rose quietly, said work at the engineering level was in fact under way and that he favored a four-lane bridge rather than the relatively narrow structure at first intended.

Enabling legislation has existed at the federal level as well since 1956; the latter, in fact, was renewed in 1961, repeating the specification that work must begin within three years. The truth is that as delay has followed delay, the prospective bridge may be getting better on paper but costs keep going up. In 1956 the estimate was \$12,000,000. It was not long before it was \$18,500,000. Today it stands at \$25,000,000.

There is precedent for the way the bridge will be built. But a private bridge spanning the St. Lawrence, even though owned and operated by a non-profit development corporation, backed up by a government guarantee, may be something of an anachronism. The important thing, however, is that it looks as if the bridge may soon be in the building after more than 60 years of talk.

Pont

PAS DE PONT À TROIS-RIVIÈRES

Ottawa. (DNC) — M. George MacIraith, ministre des Transports, a confirmé hier que le gouvernement Pearson "songe à annuler" l'arrêté ministériel passé par le gouvernement Diefenbaker et autorisant la construction d'un pont sur le St-Laurent à la hauteur de Trois-Rivières. Il répondait à une question de M. Léon Baicer, député conservateur

de Trois-Rivières. M. MacIraith invoque l'irrégularité de l'arrêté ministériel conservateur.

Interrogé à ce sujet, M. Lionel Chevrier a répondu qu'il n'avait pas eu connaissance qu'on eut demandé une opinion légale à son département mais qu'il s'informerait. Il était questionné par M. Clément Vincent, député conservateur de Nicolet-Yamaska.

On sait que la Corporation du

pont de Trois-Rivières, dont le président est M. François Norbert, a été autorisée à préparer les plans du pont et les a soumis au gouvernement conservateur qui les a approuvés sous condition du respect des lois des eaux navigables.

Incidemment, les deux comités où débouchera le pont projeté sont représentés par deux conservateurs ..

Port de Trois-Rivières
Chaudière

Le pont de Trois-Rivières ne sera peut-être pas construit

OTTAWA. (M.G.) — Le pont de Trois-Rivières sur le St-Laurent ne sera peut-être pas construit.

Voilà ce que laisse craindre un échange de propos survenu hier aux Communes:

De cet échange, il ressort que le gouvernement fédéral met présentement en doute la validité de l'ordre en conseil qui, le 4 mars dernier, autorisait la "Corporation du pont" à mettre son projet en chantier.

A la demande du ministère des Transports, le ministère de la Justice a étudié l'ordre en conseil, révélait hier M. Chevrier, en réponse à une question de M. Clément Vincent, conservateur de Nicolet-Yamaska, mais sans faire connaître le résultat de l'étude.

Interrogé par son prédécesseur aux Transports, M. Balcer, le présent ministre, M. McIlraith, a refusé à son tour de faire connaître l'opinion du ministère de la Justice. Pourquoi ce refus, a demandé M. Balcer, sans obtenir de réponse.

La réponse, nous pourrions l'obtenir lundi, a laissé entendre le secrétaire d'Etat, M. Pickersgill. Intervenant dans la discussion, ce dernier a en effet déclaré qu'il serait disposé à ordonner les travaux de la Chambre afin que puissent être étudiés lundi, les crédits du ministère des Transports. Lors de cette étude, a signalé M. Pickersgill, le ministre pourra donner le renseignement qu'il est hors d'ordre de demander à la période des questions.

C'est à M. Douglas Fisher, néo-démocrate de Port-Arthur, que l'on doit les révélations d'hier. Parce que la Chambre est présentement saisie d'un projet de loi identique à celui qui a autorisé la construction du pont des Trois-Rivières, M. Fisher s'interrogeait hier sur le coût des travaux de protection contre les glaces.

Le gouvernement connaît-il le coût approximatif des travaux de protection que nécessitera la construction du pont des Trois-Rivières, a-t-il demandé à M. McIlraith.

"Oui", a laconiquement répondu le ministre.

Dans ce cas, a repris M. Fisher, ce coût serait-il l'un des facteurs qui ont amené le gouvernement à mettre en question la validité de l'ordre en conseil qui autorisait la construction du pont?

Le coût est très élevé, a répondu M. McIlraith. Il est vrai que c'est d'une société privée que relève la construction du pont, mais c'est au gouvernement fédéral qu'il ap-

partient de protéger les eaux contre les glaces.

A cela, le ministre a ajouté que le coût estimatif de la

"Le gouvernement n'était-il pas au courant de ce fait ou n'a-t-il pas tenté de l'obtenir avant de saisir les Communes du projet de loi", a alors demandé M. Fisher.

L'autorisation de construire le pont ayant été accordée par l'administration Diefenbaker,

M. McIlraith a répondu qu'il ne savait pas de quels renseignements disposait l'ancienne administration.

C'est à ce point de la discussion que M. Vincent est intervenu pour obtenir les renseignements que l'on sait.

Peu satisfait du tout, M. Fisher a déclaré à la fin de la discussion qu'il importait de savoir dès maintenant le coût des travaux de protection con-

tre les glaces, puisque la Chambre étudie depuis quelques semaines un projet de loi identique à celui maintenant remis en question.

Le projet auquel songeait M. Fisher est celui que défend aux Communes le député de Dollard, M. Guy Rouleau, à savoir, le bill S-41 relatif à la construction d'un pont qui relierait Pointe-aux-Trembles à deux îles du St-Laurent.

Pont Jacques
d'Amboise

New Bridge Plan May Be Altered

The Star's Ottawa Bureau

OTTAWA, Dec. 4 — The Federal Government may ask for modification in the plans of a bridge to be built across the St. Lawrence River at Three Rivers by a private corporation.

Transport Minister McLraith, answering questions in the House of Commons yesterday, said the cost to the Federal Government to protect navigation as a result of the location of the piers for the bridge would be "very heavy."

The bridge is to be built by La Corporation du Pont des Trois Rivières under authority of an order in council passed by the previous Conservative administration.

Both Mr. McLraith and Justice Minister Chevrier said the law officers of the Crown had provided the Transport Department with a legal opinion on the validity of this order-in-council, but both refused to say what the opinion was.

Mr. McLraith said there were "some questions raised about the order-in-council."

It is understood the questions concerned some confusion or conflict about what kind of bridge plan was actually approved by the order in council.

Douglas Fisher (NDP—Port Arthur) asked Mr. McLraith yesterday if he had an estimate of the cost of the protection of the navigable waters in the St. Lawrence which would follow from construction of the bridge.

Cost Not Determined

Mr. McLraith said he had, but did not answer Mr. Fisher's questions about whether the Government could or would do anything to prevent the bridge from being built.

"The cost is very heavy," said Mr. McLraith. "The responsibility of the Federal Government is that of protecting the water in the St. Lawrence River which is the navigable stream, the shipping route. The estimate of the cost is very substantial and is a consequence of the location of piers for the bridge."

It was understood it would cost the Federal Government several millions of dollars to protect navigation.

It was also understood that while the Federal Government is unhappy with the arrangement made by the previous government, it hopes to be able to make some arrangement with the corporation which would permit construction to go ahead without great cost to the federal treasury.

This would no doubt involve considerable modification of the present plans for the bridge.

Mr. Fisher asked why this cost information was not available at the time the bill authorizing the corporation had been before parliament.

Mr. McLraith said he did not know what information the former government had. That was their responsibility.

He said the department of justice had provided an opinion on the order in council passed by the previous cabinet.

Leon Balcer (PC—Three Rivers), the former transport minister, asked if the minister could say what the opinion was that had been given by the department of justice.

Mr. McLraith said he could not.

"Why not?" demanded Mr. Balcer. But there was no further answer.

Ponts projetés
divers

Un pont et non un tunnel à Trois-Rivières

par Jacques MONNIER

QUEBEC — M. Bernard Pinard, ministre de la Voirie, a révélé que les autorités provinciales ont demandé à M. Michel Slivitzky, directeur des Services hydrologiques du Québec, d'étudier à nouveau la question du futur pont de Trois-Rivières: le député de Drummond a laissé entendre que les nouvelles conclusions de l'ingénieur Slivitzky sont aussi favorables que les conclusions contenues dans un premier rapport rendu public par M. Jean Lesage, le 22 janvier dernier.

M. Bernard Pinard ne croit pas que le différend qui met aux prises Québec et Ottawa au sujet du pont sur le Saint-Laurent à Trois-Rivières dégènera en conflit grave.

— "Il s'agit, a-t-il dit au représentant de LA PRESSE, d'un accrochage au niveau des hauts fonctionnaires. Le projet est en voie de réalisation. Le gouvernement fédéral n'a d'ailleurs pas abrogé l'arrêté ministériel du 8 mars 1963 qui autorise l'ouverture du chantier. Les soumissions ont été demandées pour la construction des premiers piliers. Les craintes formulées par M. George McLraith sont déclarées sans fondement par nos ingénieurs."

Les rumeurs qui circulent dans la province, et particulièrement dans la "Région du Coeur de Québec" relativement au pont sur le Saint-Laurent à Trois-Rivières, semblent causer certaines inquiétudes dans les milieux gouvernementaux de la Vieille Capitale.

C'est pourquoi, sur la colline parlementaire, on a vu dernièrement se multiplier les déclara-

tions affirmant que le projet ne tombera pas à l'eau.

Si le contraire se produisait, il en résulterait un désavantage pour le parti ministériel aux prochaines élections générales.

Dans certains milieux, on a peur d'assister à l'enterrement du pont de Trois-Rivières" avant même qu'il voie le jour. C'est une appréhension qui se généralise, notamment dans le district trifluvien où le souvenir de l'effondrement d'un autre pont célèbre est encore vivant dans tous les esprits et où des politiciens comme M. Maurice Bellemare jettent, de préférence, de l'huile sur le feu.

Coup sur coup, M. Jean Lesage, chef du gouvernement de la province, et M. Bernard Pinard, ont affirmé ces derniers jours qu'en dépit de tous les obstacles un pont sera jöté sur le fleuve en face de Trois-Rivières.

C'était une réponse catégorique à M. George McLraith qui avait déclaré impossible la réalisation du projet; dans une lettre datée du 23 janvier et adressée à M. François Nobert, secrétaire de la "Corporation du Pont de Trois-Rivières", M. McLraith suggérait de procéder plutôt au percement d'un tunnel sous le Saint-Laurent.

Le porte-parole de l'administration fédérale prétendait que le pont gênerait d'une part le trafic fluvial et entraverait d'autre part l'écoulement normal des eaux et des glaces.

Le gouvernement provincial avait ensuite fait mettre le problème à l'étude par des spécialistes dont les conclusions ont été tout autres que les prétentions de M. McLraith.

M. Michel Slivitzky, directeur des Services hydrologiques du Québec, M. E. Cousineau, de l'Hydro-Québec, et quelques autres ingénieurs, notamment ceux du Laboratoire d'Hydraulique LaSalle, ont clairement démontré que les scrupules d'Ottawa sont vains.

'Bridge Go-Ahead

AFTER 60 years of district promotion and political shenanigans the way finally appears clear for construction of another badly needed St. Lawrence bridge — this time at Three Rivers.

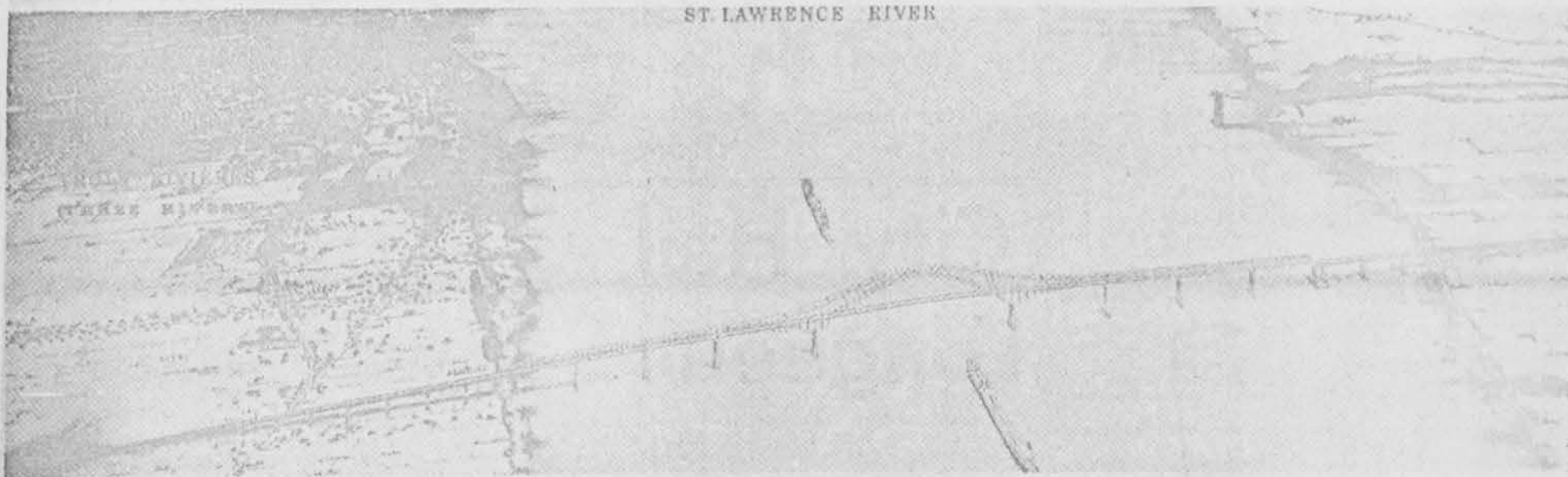
Whether the federal engineers concerned with navigation are satisfied with the report of an independent survey, accepted by the federal government itself, is another matter. That survey showed that the challenged positioning of bridge piers will neither offer a direct hazard for ships in the river channel nor affect ice conditions. Everyone now will hope that the channel experts were merely over-cautious.

The whole issue, of course, is one which should have been settled long before the final blueprints of the builders were approved by the provincial government. Navigable waters are a federal matter. The lack of consultation between provincial and federal engineers at an early stage has already proved costly in time, which automatically adds to the price. It does not necessarily mean that the bridge will not be finished in time for World's Fair use, however.

There is now no span on the river anywhere between Montreal and Quebec City. Premier Lesage indicated a few days ago that another bridge will be built at the capital, in preference to an often-mooted tunnel. The latter was rejected because of the geological fault in the area. There was no hint, however, of when the bridge will be built or on what basis. The Three Rivers project is in the hands of a non-profit private company, both for construction and operation, with the estimated \$25,000,000 financing guaranteed by the province.

LE DOCUMENT SUIVANT
EST ILLISIBLE

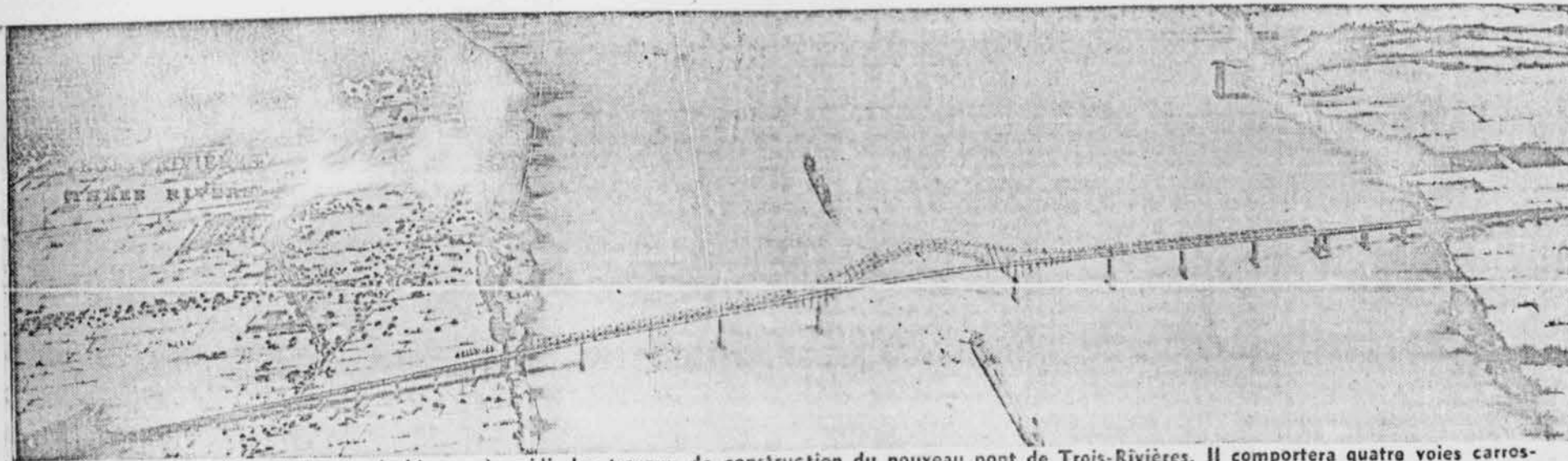
ST. LAWRENCE RIVER



NEW BRIDGE: At an important ceremony this afternoon Premier Jean Lesage will officially inaugurate work on the long-awaited bridge which will span the St. Lawrence at

Trois-Rivieres. The 1020-foot-long steel suspension bridge will cost an estimated \$30,000,000. The four-lane roadway will run 150 feet above the river. It is expected that the project

will involve up to 200 workmen during the three-year construction period. The successful campaign to get a bridge built dates back to 1950.



Le Premier Ministre a inauguré, hier après-midi, les travaux de construction du nouveau pont de Trois-Rivières. Il comportera quatre voies carrossables et aura près de 2 milles de long. Il coûtera près de \$30 millions. Il sera terminé dans trois ans.

LE PONT DE TROIS-RIVIERES

Trois-Rivières (DNC) — "Le pont, nous l'aurons ! Il me fait plaisir de répéter, après tant d'autres qui le font depuis des années, le slogan de toute une population. Je formule le souhait que, grâce à nos ingénieurs et à nos entrepreneurs, cette oeuvre parvienne à bonne fin et que notre population puisse bientôt lancer un nouveau slogan : le pont, nous l'avons !"

Ces remarques furent prononcées, samedi après-midi, à Trois-Rivières, par

le premier ministre de la province, M. Jean Lesage, à l'inauguration des travaux du nouveau pont de Trois-Rivières.

Le nouveau pont sera le plus long au Canada. Il mesurera, en effet, 10,020 pieds de longueur, soit près de 2 milles. Il sera ouvert à la circulation dans trois ans.

"Nous fêtons aujourd'hui, de continuer M. Lesage, ce qui est le fruit de 14 ans de labeur et de travail désintéressé. Et il serait difficile de retracer

tous ceux qui, au cours des années, ont fourni de grands efforts à la réalisation de cette entreprise gigantesque. Nous voici au début des travaux et le pont de Trois-Rivières sera un embranchement de la nouvelle autoroute sur la rive nord de Montréal à Québec que nous projetons et dont les travaux débiteront prochainement.

"Comme moyen de communication, ce pont sera un facteur de développement industriel qui augmentera l'import-

tance du port de Trois-Rivières. Le projet qui commence à s'éduifier sous nos yeux aujourd'hui constitue une des grandes oeuvres qui se soient accomplies chez nous."

Le premier ministre était accompagné de plusieurs de ses collègues à la cérémonie d'hier après-midi. On notait entre autres le ministre de la Voirie, M. Pinard, le procureur général, M. Hamel, le ministre du Travail, M. Fortin.

"Nous dirons bientôt : le pont, nous l'avons", déclare M. Lesage à l'inauguration des travaux

124 Trois-Rivières

Pont projeté

Pont de 3-Rivières

Le premier ministre inaugure les travaux du pont de 3 - Rivières

TROIS-RIVIERES. — Le premier ministre du Québec M. Lesage, a inauguré samedi les travaux de construction du pont de Trois-Rivières, le plus long de la province, en lançant un slogan déjà célèbre dans toute la Mauricie: "Le pont, nous l'aurons".

Il me fait plaisir, a dit M. Lesage, de le répéter à la suite de toute une population depuis tant d'années.

Nous fêtons aujourd'hui ce qui est le fruit de 14 années de labeur désintéressé, et bien des citoyens de Trois-Rivières et de la province méritent nos félicitations à ce sujet.

M. Lesage a dit avoir été pris dans le mouvement dès 1960, alors qu'il s'était engagé "à étudier avec un esprit pratique ce problème au sujet duquel tant d'étu-

des avaient été faites".

La famille de M. Lesage est originaire de la Mauricie. Aussi, a-t-il ajouté: "J'imagine que vos ancêtres et les miens aux prises avec la traversée du fleuve, ont souvent rêvé d'un pont qu'ils jugeaient par ailleurs irréalisable".

Il a rappelé cette anecdote humoristique: "Mon grand-père racontait à mon père que lorsqu'il voulait, avec ses camarades, aller voir les filles à Baie-du-Fevre, il lui fallait attendre que le lac Saint-Pierre soit gelé.

"C'est bien dur pour un coeur brûlant de dépendre de la glace; et je ne connais pas de pire chômage saisonnier que celui du coeur."

Ce pont, un facteur très important du développe-

ment économique, a précisé M. Lesage, est d'abord un moyen de communication majeur qui reliera d'importantes régions de notre province, et fait partie d'un vaste programme de communications que nous avons préconisé.

Le nouveau pont est un facteur de développement industriel qui augmentera l'importance du port de Trois-Rivières, de la production agricole, de l'industrie du bois et de la future sidérurgie.

Sans oublier le tourisme, enfin, qui est un avantage économique "pour tout le monde", le premier ministre a dit qu'il était pratiquement impossible de prévoir, à l'heure actuelle, tous les avantages que procurera ce lien à l'économie régionale et provinciale.

\$30,000,000 Three Rivers Bridge

Lesage Sees Link As Economic Stimulus 'Dream of Ancestors' To Become Reality

By IONALD FOLEY
Star Staff Reporter

THREE RIVERS, May 19 — Premier Lesage said here Saturday a bridge across the St. Lawrence River in this area is an important factor in the economic development of Quebec.

It should also be a great stimulus to the region's industrial and agricultural future, he said.

Mr. Lesage was speaking at a ceremony inaugurating the construction work on a \$30,000,000 bridge — the first major means of communication between the north and south shores of the St. Lawrence River.

The four-lane toll bridge is expected to be completed within three years.

Believed to be one of the longest in Canada, (it will be two miles long), the bridge had been an election issue in the district since the 1930s.

The arch-braced steel complex will carry year-round traffic across the river between Montreal and Quebec. (Ferries are available at a number of places, including this centre.)

Despite the heavy rain Saturday, more than 500 people gathered about half a mile upstream from here to hear Premier Lesage officially

launch construction work on "the dream."

"The dream of our ancestors which will soon become a reality is a lot more than a bridge... it is an important factor in the economical development of the province.

"This bridge will be a major means of communication — the key to development — linking important regions of the province," Mr. Lesage said.

The Three Rivers bridge, he told the rain-drenched audience will also be a means of industrial expansion, increasing the importance of Three Rivers as a port.

Quebec industry in general will profit by the bridge, the premier said. It will spur agricultural production, the pulp and paper business and the future steel industry as well as opening central Quebec to increased tourist traffic, he said.

"In fact, I believe it is nearly impossible to predict all the advantages this link will bring to the regional and provincial economy," said Mr. Lesage.

Asserting that the industrial and commercial rise of Quebec will be vertiginous in the years to come, Premier Lesage praised the work accomplished by the Three Rivers Bridge Corporation, the administrators of the bridge.

The sod-turning ceremony climaxed years of continuous efforts by the bridge corporation, a private group established under provincial charter in 1956. A bridge or a tunnel had been sought by local residents for decades.

Turning to the lighter side, Mr. Lesage recalled that when his Three Rivers ancestors were courting south shore girls they had to wait for the river to freeze.

"It's mighty hard for a flaming heart to depend on the ice. I know of no worse seasonal unemployment than that of the heart," he said.

The green light for the project, said the premier, came following efforts of Federal Transport Minister Jack Pickersgill, Provincial Roads Minister Bernard Pinard, former Conservative Transport Minister Léon Balcer, who is also Member of Parliament for Three Rivers and Messrs. J. F. Wickenden, president of the bridge corporation, and its secretary, Francois Norbert.