

Le pont Jacques-Cartier

Éric Giroux

Volume 16, Number 2, 2010

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66134ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Giroux, É. (2010). Le pont Jacques-Cartier. *Histoire Québec*, 16(2), 15–19.

Le pont Jacques-Cartier

par Éric Giroux,
historien, Économusée du fier monde

Éric Giroux est détenteur d'une maîtrise en histoire. Responsable de la recherche et des collections à l'Écomusée du fier monde à Montréal, il s'intéresse plus particulièrement à l'histoire du Centre-Sud de Montréal qui constitue le territoire d'intervention de l'Écomusée.

Le pont Jacques-Cartier est, sans nul doute, l'un des éléments les plus spectaculaires du paysage montréalais. Son immense structure d'acier s'élève avec fierté au-dessus du fleuve depuis plus de 80 ans. Inauguré le 24 mai 1930 en présence de nombreux dignitaires, le pont du Havre devient le pont Jacques-Cartier en 1934, à la suite d'une campagne populaire menée alors par le journal *Le Devoir*.

La réalisation de cette vaste entreprise est étroitement liée au développement des activités industrielles et commerciales de Montréal, ainsi qu'à l'importance croissante des transports routiers dans la vie économique et sociale de la métropole au début du xx^e siècle. Dans le présent article, nous nous attardons principalement aux origines de cet important projet et à sa réalisation concrète.

Un pont pour l'est de la ville

Tout au long du xix^e siècle, le développement du pays vers l'ouest favorise la position privilégiée de Montréal en tant que plaque tournante d'un réseau de transport diversifié. Voies de navigation, voies ferrées et routes convergent vers la ville qui, à son tour, se dote progressivement d'infrastructures adéquates.

Le canal de Lachine est ouvert à la navigation en 1824, et la Commission du Havre est créée en 1830 afin d'assurer le développement des installations portuaires. Dans le secteur ferroviaire, la compagnie du Grand Tronc entreprend la construction du pont Victoria, inauguré en 1859, alors le plus long au monde. Un tel ouvrage permet de franchir les eaux agitées du fleuve, entre la rive sud et la Pointe-Saint-Charles, sur une distance de plus de 1800 mètres. En 1897, l'ajout de voies en porte-à-faux, de part et d'autre

de la travée centrale, rend possible l'aménagement d'une voie pour les tramways, puis d'une autre pour les piétons et divers types de véhicules.

La région entourant Montréal se développe elle aussi et la ville se retrouve au centre d'un marché en pleine croissance. Les petits commerçants des villages environnants visitent régulièrement les grands magasins-entrepôts afin de trouver les marchandises qu'ils pourront écouler dans leur localité. Les cultivateurs s'y rendent aussi pour



*La construction du pont entraîne de nombreuses démolitions dans le quartier Sainte-Marie.
(Compagnie Dominion Bridge, Bibliothèque et Archives Canada)*



L'approche nord s'enfonce profondément dans le quartier Sainte-Marie.

(Source : Compagnie Dominion Bridge, Bibliothèque et Archives Canada)

vendre leurs produits dans les différents marchés publics. On retrouve plusieurs passages d'une rive à l'autre tout autour de l'île. Sur le fleuve, des traversiers assurent la liaison entre Longueuil et le quai Poupart. L'hiver, les traversées se font sur la glace. Durant une certaine

période des années 1880, la compagnie ferroviaire Montréal, Québec, Ottawa & Occidental utilise un pont de glace entre l'ancien village de Hochelaga et Longueuil pour faire franchir ses trains. Lors d'une traversée, la glace cède sous le poids de la locomotive, mais l'incident ne fait heureusement aucune victime.

Dès la fin du XIX^e siècle, la nécessité d'établir un lien permanent avec la rive sud se fait de plus en plus pressante. Le pont Victoria étant situé dans l'ouest de la ville, le projet d'une réalisation semblable dans l'est devient une préoccupation constante jusqu'au commencement de la construction du pont Jacques-Cartier.

Vers 1876, un premier plan de pont ferroviaire et véhiculaire avait mobilisé l'opinion publique. Il s'agit du projet Royal-Albert qui permettrait à la compagnie

ferroviaire Montréal, Québec, Ottawa & Occidental d'avoir un lien permanent avec la rive sud. À l'époque, il était impossible pour cette compagnie d'emprunter le pont Victoria, alors propriété de son rival, le Grand Tronc. Le site proposé pour cette nouvelle construction est alors le même que celui du futur pont Jacques-Cartier.

Plus tard, en 1880, c'est la proposition Schearer qui retient l'attention. Chaque printemps, le port de Montréal est exposé aux crues printanières et, afin de protéger les installations portuaires contre les glaces, les autorités élaborent le projet d'une digue s'avancant dans le fleuve, à partir de laquelle un pont serait construit et traverserait le fleuve jusqu'à Longueuil en prenant appui sur la partie ouest de l'île Sainte-Hélène. Seule la digue sera construite.



La construction du pont ouvre une brèche dans le tissu urbain.

(Source : Compagnie Dominion Bridge, Bibliothèque et Archives Canada)

Dans les années 1910, la circulation automobile pèse de plus en plus lourd sur les infrastructures de transport routier de la ville. En 1917, on estime qu'il y a 6859 automobiles à Montréal. À l'été 1920, un incendie détruit partiellement la voie réservée aux automobiles et autres véhicules sur le pont Victoria. Celle-ci est fermée à la circulation durant toute la durée des travaux de réparation, ce qui irrite non seulement les automobilistes montréalais, mais aussi les nombreux visiteurs. En effet, la réputation de Montréal comme ville de congrès, de tourisme et de divertissement attire annuellement près de 1,5 millions de personnes provenant surtout des États-Unis.

Pendant cette même période – 1910-1920 –, le port de Montréal connaît aussi une croissance extraordinaire. Même s'il est fermé à la navigation quelques mois par année, il demeure le deuxième port en importance en Amérique du Nord, juste après New York. Des hommes d'affaires influents évoquent la possibilité d'étendre les activités du port à la rive sud. La construction d'un nouveau pont, qui permettrait de faciliter le transport des marchandises d'une rive à l'autre, devient de plus en plus une priorité. Il y a cependant une contrainte incontournable : la navigation et les activités du port ne doivent pas être perturbées par la mise en marche de ce nouveau chantier.

Au début des années 1920, Wilfrid Laurier McDougald prend la direction de la Commission du Havre. Homme influent et énergique, il est déterminé à aller de l'avant dans l'aboutissement de cet ouvrage qui tarde à se réaliser. La question du financement est épineuse et le projet doit rallier un maximum de voix. Après plusieurs démarches et négociations, le gouvernement fédéral accorde à la Commission du Havre une partie du financement et toute la latitude nécessaire à son élaboration. La Commission invite alors les firmes spécialisées à soumettre des propositions.

Parmi les projets présentés, les commissaires retiennent celui de la firme montréalaise Montserrat et Pratley, associée à J.B. Strauss, un ingénieur de Chicago. Ces derniers proposent la construction d'un pont en hau-



Construction en cantilever, pilier n° 25 dans le port, en 1928. (Source : Compagnie Dominion Bridge, Bibliothèque et Archives Canada)

teur, de type cantilever. Une telle construction implique l'utilisation de deux points d'appui, c'est-à-dire de piliers situés sur des rives opposées. Ceux-ci permettent alors à deux structures d'acier de s'avancer l'une vers l'autre au-dessus du vide et de se rejoindre en un point central. Ces charpentes doivent être construites tout en maintenant l'équilibre de part et d'autre du point d'appui.

Les plans et le site proposés par Montserrat et Pratley répondent tout à fait aux exigences des commissaires du port. La largeur prévue entre les piliers situés de chaque côté du fleuve ainsi que la hauteur de la structure n'entravent ni la navigation, ni les activités portuaires. Le 27 janvier 1925, les commissaires font l'annonce officielle du choix de l'emplacement. L'approche nord du nouveau pont sera

construite en parallèle à l'avenue de Lorimier, dans le quartier Sainte-Marie. La nouvelle soulève l'enthousiasme dans l'est de la ville. Plusieurs y voient un facteur de progrès important puisque ce nouveau lien avec la rive sud permettra aux commerces du secteur de recevoir autant les populations rurales que les touristes en visite dans la métropole.

Mais si cette éventualité fait miroiter une ère de prospérité aux commerçants et aux citoyens, un tel projet n'est pas sans répercussions importantes sur la trame urbaine. En effet, pour que le pont atteigne la hauteur projetée au-dessus du fleuve sans que l'inclinaison, ou la pente de son tablier, ne soit pas trop prononcée, il faut que l'ouvrage amorce sa montée très loin de la rive. Cela implique que l'approche du pont doit

s'avancer profondément dans le quartier Sainte-Marie, entraînant ainsi de nombreuses démolitions et l'ouverture d'une brèche dans un tissu urbain densément occupé. Mais, rien n'arrête le progrès.

Un vaste chantier

L'envergure des travaux réalisés est impressionnante. La construction de ce pont d'une longueur totale de 3,4 kilomètres mobilise plusieurs milliers d'ouvriers pendant près de quatre ans. La direction du chantier est confiée aux concepteurs du projet, Montserrat et Pratley, toujours associés à J. B. Strauss. L'érection des piliers situés entre l'île Sainte-Hélène et Longueuil est attribuée à la firme Quillan, Robertson & Janin Limitée. Au nord de l'île Ronde, c'est la compagnie Dufresne Construction qui remporte la mise. Quant à l'imposante structure d'acier, le contrat est octroyé à une entreprise montréalaise qui jouit

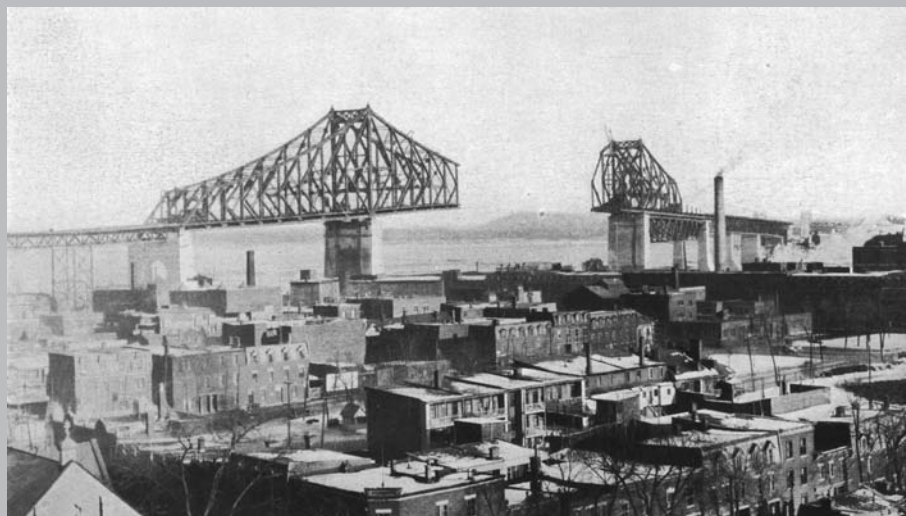
d'une expertise enviable dans ce type de construction : la Dominion Bridge Company Limited.

Les travaux débutent en mai 1925. Vingt-huit montants en pierres taillées et en béton, ainsi que 13 tours en acier, sont érigés pour soutenir le pont et ses approches. Du côté montréalais, deux immenses supports marquent le paysage : le pilier 26 qui se dresse à l'angle de la rue Craig (Viger) et de l'avenue de Lorimier et le pilier 25 qui s'élève à la limite sud des installations du port. Pour dresser les piliers reposant sur le lit du fleuve, des caissons spéciaux sont construits aux ateliers de la Canadian Vickers. Ces caissons, servant de cale sèche, permettent aux travailleurs de creuser le lit du cours d'eau jusqu'au roc, afin que les énormes soutiens soient assis sur une surface stable et solide. Débute ensuite la construction de la structure d'acier. Les travaux se déroulent presque simultanément de part et d'au-

tre du fleuve. Mais l'étape la plus spectaculaire est, sans aucun doute, l'érection de la superstructure constituant la travée centrale du pont. Cette opération débute en mai 1927. Pendant un peu plus de deux ans, les résidants du quartier peuvent suivre la lente progression de cet ouvrage. Étape par étape, les deux armatures d'acier se sont avancées l'une vers l'autre pour finalement se rejoindre et être définitivement arimées, le 10 juillet 1929.

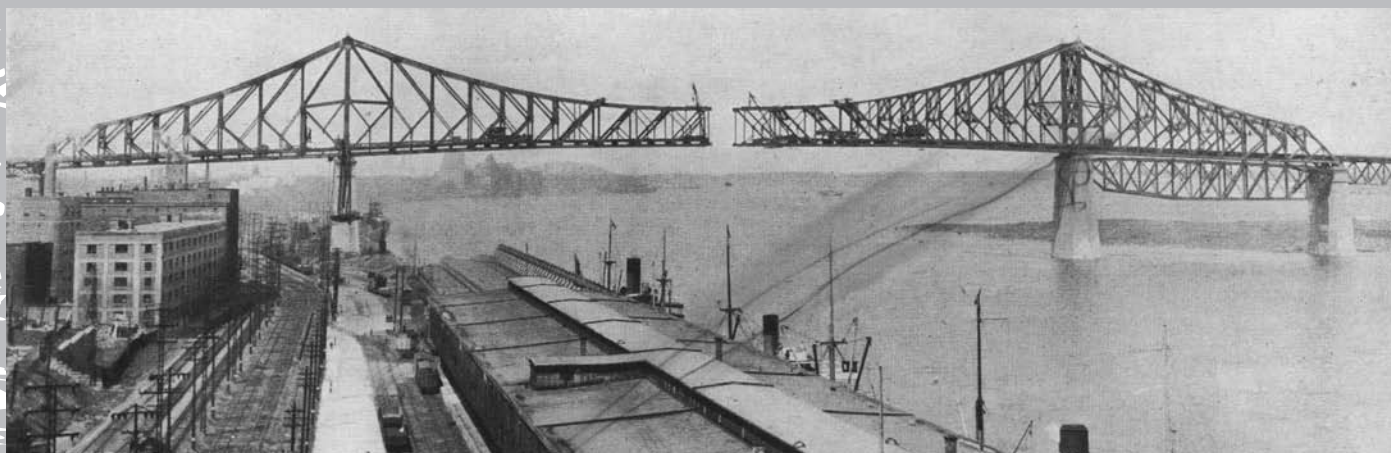
Du sud au nord, le pont se divise en trois grandes sections. L'approche sud s'étend entre la berge du fleuve à Longueuil et le pilier 23 sur l'île Ronde. Cette section, d'une longueur totale de 1502,7 mètres, comprend aussi le pavillon de l'île Sainte-Hélène. Afin de limiter les effets de l'eau sur les piliers, ceux-ci sont positionnés de façon perpendiculaire au courant du fleuve. Comme l'orientation du courant n'est pas la même au nord et au sud de l'île Sainte-Hélène, le tracé du pont effectue une courbe à la hauteur du pavillon de l'île.

La deuxième section est celle de la travée centrale. La superstructure d'acier mesure au total 590,4 mètres. Au-dessus du fleuve, une distance de 334,4 mètres sépare le pilier 25 situé dans le port, du pilier 24 qui repose au fond de l'eau, du côté de l'île Ronde. Le dégagement entre le pont et les installations portuaires est de 47,5 mètres, alors que la distance qui sépare le pont de la surface du fleuve atteint près de 50 mètres.



Les structures au-dessus du fleuve.

(Source : Compagnie Dominion Bridge, Bibliothèque et Archives Canada)



Les deux structures se rejoignent au-dessus du fleuve en 1929. (Source : Compagnie Dominion Bridge, Bibliothèque et Archives Canada)

Vient ensuite l'approche nord, laquelle s'étend sur plus de 700 mètres à l'intérieur du quartier Sainte-Marie. Cette section a une inclinaison d'un peu plus de 4 %, permettant au tablier du pont de s'élever progressivement au-dessus du port et du fleuve. On observe une autre courbe entre la travée centrale du pont et l'approche nord. C'est la courbe Craig, d'où est ramené le tracé du pont dans l'axe des rues du quartier. Une troisième courbe affecte le parcours de l'approche nord. Cette dernière serait le fruit de l'entêtement du propriétaire de la savonnerie Barsalou, située sur l'avenue de Lorimier, qui aurait refusé de céder sa propriété pour permettre un meilleur accès.

Au moment de l'inauguration, le tablier du pont, d'une largeur de 20 mètres, comporte trois voies ouvertes à la circulation et deux voies spécialement aménagées pour les tramways. Cependant, aucun tramway n'a jamais circulé sur le pont. C'est plutôt un service d'autobus qui est alors mis en opération. Les voies de tramway sont démantelées

dans les années 1950, laissant ainsi place pour l'ajout de voies de circulation pour les automobiles. Pour les piétons, des trottoirs de 1,5 mètre sont disposés en porte-à-faux, de chaque côté de la structure et du tablier principal.

À son ouverture, le nouveau pont est à péage. Les tarifs sont variés et correspondent aux types de traversées de l'époque : pour les piétons, les automobiles et les véhicules à traction animale, c'est-à-dire les voitures tirées par un cheval, une chèvre ou même un chien. Il y a aussi une tarification pour les animaux qui traversent le pont en troupeau et sont amenés dans les grands abattoirs de l'est de la ville. C'est en 1962 que le péage est aboli.

Les impacts

Facteur de progrès indéniable à l'époque de sa construction, cette grande prouesse technique témoigne du dynamisme et de la grandeur de la métropole au début du xx^e siècle. De façon concrète, ce nouveau lien accélère l'intégration des villages de

la rive sud à l'économie urbaine et amène un flot important de voyageurs dans les commerces de l'est de la ville.

Par contre, l'accroissement exponentiel de la circulation automobile après la Seconde Guerre mondiale provoque un déclin marqué de la qualité de vie dans les espaces situés à proximité. Aujourd'hui, on estime à près de 43 millions le nombre de véhicules qui traversent le pont annuellement, provoquant ainsi de graves problèmes de circulation, de pollution et de sécurité. Les défis qui nous sont présentement posés nous amènent à reconsidérer plusieurs acquis, et les façons de nous déplacer en font partie. Pourquoi ne pas rêver de voir un jour le pont Jacques-Cartier renouer avec un élément important de son plan d'origine, soit la présence de voies réservées... au tramway?

Note

Cet article reprend certains éléments d'un document intitulé *Vue sur le pont*, produit par l'Écomusée du fier monde en 2005.