

Le pont tubulaire et ferroviaire Victoria

Michel Pratt

Volume 16, numéro 1, 2010

L'odyssée des transports au Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/66114ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

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

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Pratt, M. (2010). Le pont tubulaire et ferroviaire Victoria. *Histoire Québec*, 16(1), 39–41.

Le pont tubulaire et ferroviaire Victoria

par Michel Pratt,

président de la Société historique et culturelle du Marigot

Michel Pratt est historien, scénariste, professeur et spécialiste de l'histoire de la Rive-Sud de Montréal. Depuis 1998, il est président de la Société historique et culturelle du Marigot. Il a enseigné au Collège de Maisonneuve, où il fut coordonnateur du département d'histoire et de géographie. Alors qu'il était professeur de sciences politiques au Cégep de Saint-Hyacinthe, il accepta la présidence du Syndicat des enseignants en 1985. Il a été chargé de cours en histoire à l'Université du Québec à Montréal, à l'Université de Montréal, à l'Université du Québec à Trois-Rivières et à l'Université de Sherbrooke. Auteur de scénarios de films, il fut également président de l'Association des auteurs de la Montérégie de 1999 à 2002, et c'est sous sa présidence que sera fondé le Festival de la littérature de la Montérégie. De plus, Michel Pratt est secrétaire du conseil d'administration de la Fédération Histoire Québec depuis 1998 et président-fondateur des Éditions Histoire Québec.

La décision de construire le pont tubulaire Victoria avait été prise dès 1853, l'année même des achats de compagnies de chemins de fer effectués par la Grand Trunk Railway, laissant ainsi croire que cette compagnie savait déjà que les installations de Longueuil seraient temporaires. À preuve, en 1854, elle avait déjà fait l'acquisition des terrains à Pointe-Saint-Charles.

À cette époque, si Montréal voulait conserver son titre de métropole, elle se devait d'améliorer le transport des marchandises en provenance du Sud. Or l'hiver, lorsque le froid n'était pas trop intense, l'approvisionnement se faisait par un moyen très rudimentaire de transport sur la glace; pendant les autres saisons, les bateaux vapeur étaient limités dans leurs déplacements. De plus, il arrivait à chaque année, autant à l'automne qu'au printemps, que la circulation fut complètement fermée pendant une semaine ou deux à cause des mauvaises conditions climatiques sur le fleuve. Au printemps, la débâcle provoquait à elle seule un

amoncellement spectaculaire de glaces. La construction d'un pont était donc devenue impérieuse.

L'idée originale du pont fut attribuée au marchand montréalais John Young, alors que la localisation et les premiers plans seront accordés à Thomas C. Keefer, un ingénieur canadien. Quant à la conception finale, elle sera confiée par le président de la Grand Trunk Railway Company of Canada, John Ross, aux ingénieurs Robert Stephenson de Londres, et Alexander Mckenzie Ross de Montréal. En cas de désaccord, Robert Stephenson était celui qui, par contrat, avait le mot final dans les décisions. Stephenson avait conçu le pont tubulaire *Britannia*, ouvert en 1850, dans la région d'Anglesey, au Pays de Galles; son père, George Stephenson, était considéré comme l'inventeur du transport ferroviaire en Angleterre. Le 29 septembre 1853, le contrat de la construction du pont fut accordé pour la somme de 1400 000 £ à la firme britannique composée de William Jackson, de Birkenhead,

et de Samuel Morton Peto, Thomas Brassey et Edward Ladd Betts de Londres. L'ingénieur en chef du chantier de construction était James Hodges (1814-1879); c'est grâce à son dynamisme qu'un monument de quelque 30 tonnes fut érigé à proximité du pont Victoria, à Pointe Saint-Charles, à la mémoire d'environ 6 000 Irlandais immigrés au Canada, décédés en 1847 et 1848, victimes de la Grande Famine.

Il appert que 3 040 personnes travaillèrent à la construction du pont et qu'on y utilisa 144 chevaux, 6 bateaux vapeur et 72 barges. La tâche fut monumentale. Il a fallu :



Premier pont Victoria. (Source : Collection Société historique et culturelle du Marigot)



Premier pont Victoria. (Source : Collection Société historique et culturelle du Marigot)

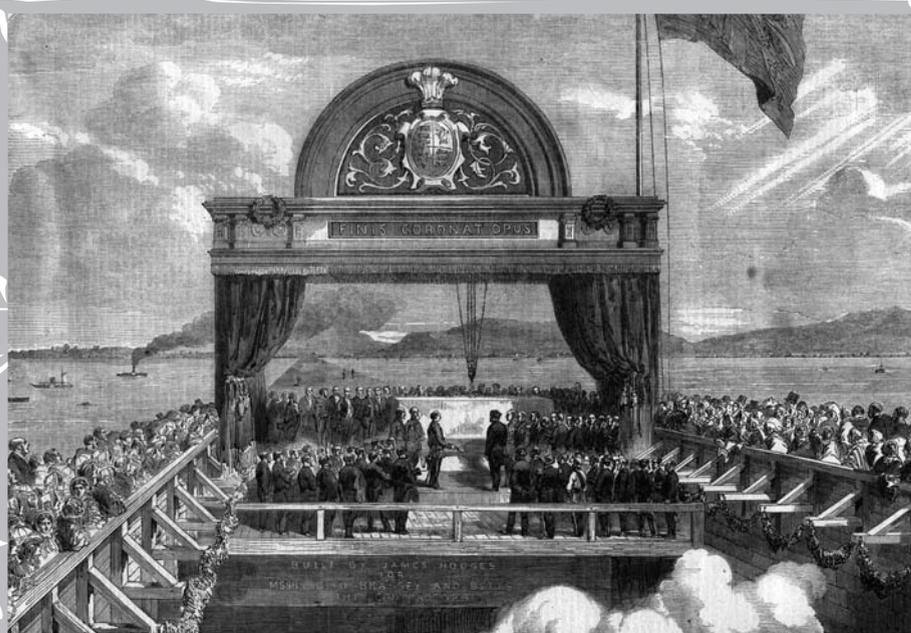
« (...) concevoir, fabriquer et apporter sur place des caissons étanches grâce auxquels il deviendra possible, après les avoir vidés de travailler en cale sèche pour creuser le lit du fleuve jusqu'au roc et y déposer la pierre des piliers; faire fabriquer les pièces du tube où circulera le train [...] et les apporter sur le site; dessiner et construire un pont roulant en vue de l'assemblage du tube. »¹

Pour les besoins de la construction, on exploita la carrière de Pointe-Claire qui offrait des pierres de qualité. Cette activité permit d'engager plus de 450 travailleurs. Une autre carrière, bien que de moindre importance, fut utilisée au Vermont. Les pierres étaient transportées sur des barges. De puissants bateaux vapeur neufs étaient également mis à contribution pour acheminer du matériel de toutes sortes. Le transport n'était pas toujours facile puisque le courant sur le fleuve en face de Montréal atteignait environ onze kilomètres à l'heure. La première pierre du premier pilier fut déposée le 22 juillet 1854, lors d'une cérémonie protocolaire.

Le pont mesurait 2,76 kilomètres de long, dont 2,01 kilomètres pour le tube en fer, et comprenait 24 piliers (en excluant les deux aux extrémités) d'une

largeur de 6,7 mètres à la fondation. On comptait 25 ouvertures pour la navigation; chacune mesurait 73,76 mètres de longueur, à l'exception de celle du centre qui faisait 100,58 mètres. Les piliers avaient été conçus pour servir en partie de brise-glace; leur bout épousait un angle incliné de 45 degrés. La largeur des tubes rectangulaires, dont les plaques de fer provenaient de Birkenhead, en Angleterre, était de 4,87 mètres; la hauteur, de 5,79 mètres aux extrémités, atteignait progressivement jusqu'à 6,7 mètres au centre. Le plancher du tube central était à 18,28 mètres du niveau le plus bas du fleuve au cours de l'été. Un tube, recouvert de quatre couches de peinture, s'étalait au-dessus de deux ouvertures et s'appuyait au centre d'un pilier. Le plafond en bois, posé par la firme de J. Martineau, représentait alors le plus long toit au monde. Le pont tubulaire Victoria, ne comportant qu'une seule voie ferrée, était alors considéré par plusieurs observateurs comme la huitième merveille du monde. Les coûts furent estimés à 7 000 000 \$, soit 1 000 000 \$ pour les entrées et les extrémités, 4 000 000 \$ pour la maçonnerie des piliers et 2 000 000 \$ pour les tubes rectangulaires en fer.

Le 13 décembre 1859, un train traversa le pont Victoria; pour cette occasion, le Longueuillois François Saint-Mars (1827-1908) était seul à bord de la locomotive. M. Saint-Mars a été conseiller municipal de Longueuil en 1880-1881. Du 15 au 17 décembre 1859, d'importants tests du pont Victoria furent effectués.



Le prince de Galles activa le mécanisme de la pose de la dernière pierre, de 3 mètres de long sur 1,8 de large, du pont Victoria. L'estrade avait été construite sur le toit du pont. (Source : London Illustrated News, 6 octobre 1860, collection Société historique et culturelle du Marigot)

Samuel Keefer, l'inspecteur des chemins de fer mandaté par le Receveur général raconte, dans son rapport du 19 décembre, que deux locomotives jumelées tiraient 18 plates-formes remplies de pierres à pleine capacité, alors que des rapports de journalistes en mentionnent trois. Le train, mesurant alors 158,5 mètres de long, soit l'équivalent de deux tubes, transportait en fait deux fois la charge maximale normale. Le test s'avéra un grand succès. Le 17 décembre, un train, activé par trois locomotives, faisait la traversée en transportant 600 invités. Une réception eut lieu du côté de Pointe-Saint-Charles.

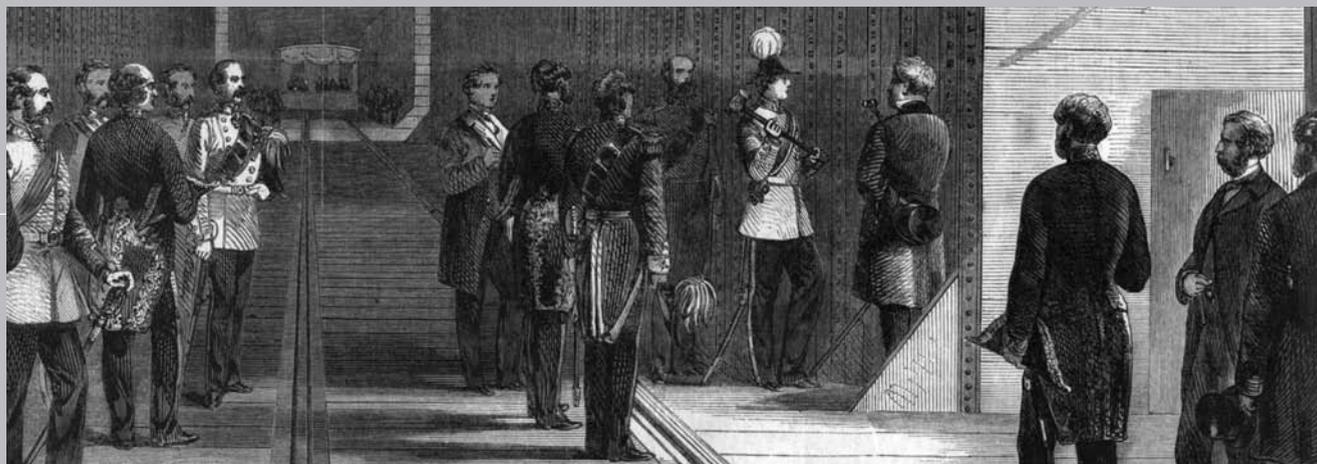
C'est le 25 août 1860 que le prince de Galles, fils de la reine Victoria, inaugure officiellement l'ouvrage en activant un mécanisme qui mettait en place la dernière pierre du pont. La cérémonie se poursuivit du côté de Saint-Lambert où le prince reçut une médaille commémorative

en or, fabriquée par la compagnie Wyatt de Londres. Des répliques en argent de cette décoration furent fabriquées à Birmingham. En soirée, un feu d'artifice clôtura la fête.

« La ville était remplie de visiteurs américains et de touristes venus d'outre-mer et, de l'avis de tous, jamais les illuminations de la Great St. James (une partie de l'actuelle rue Saint-Jacques), du square Victoria à la place d'Armes, n'avaient été égales. La vision du port était féerique; les navires de guerre, le navire postal et le *United Kingdom* de Glasgow étaient illuminés; de tous les ponts partaient des salves de fusées et les hublots étaient tous brillamment éclairés. Des fusées et des feux de Bengale furent tirés de Sainte-Hélène; du grand pont la vue était unique. Chaque rue apporta sa contribution : leur de chandelles ou

lumières éblouissantes au gaz, de telle sorte que, pendant trois heures, on peut dire que Montréal souligna l'arrivée du prince de Galles par un interminable flamboiement de lumières - de l'horizon au zénith tout scintillait, surpassant toutes les splendeurs et magnificences de l'Orient... Tous les jardins publics étaient décorés avec goût de transparents et, dans les feuillages, il y avait profusion de lanternes colorées... Le dôme de l'hôtel de ville était brillamment éclairé par 3000 becs de gaz, et les fenêtres du grand bâtiment étaient diaprées de transparents et de lanternes chinoises. »²

Le prince assista par la suite à de nombreuses cérémonies diplomatiques, sans la présence du concepteur du pont, Robert Stephenson, décédé à Londres à l'automne 1859.



Le prince de Galles enfonça le dernier rivet du pont Victoria. (Source : London Illustrated News, 6 octobre 1860, collection Société historique et culturelle du Marigot)

Notes

¹ *Montréal par ponts et traverses*, Pointe-à-Callière, 1999.

² *The Montreal Witness*, le 29 août 1860.