

Il sera beau, impressionnant, mais jamais construit! : Le pont Royal-Albert

Dany Fougères

Numéro 136, hiver 2019

Histoires d'utopies

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/90367ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

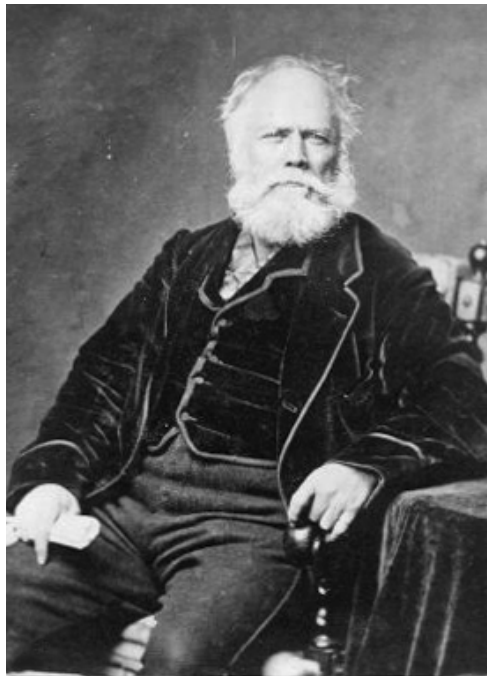
Citer cet article

Fougères, D. (2019). Il sera beau, impressionnant, mais jamais construit! : Le pont Royal-Albert. *Cap-aux-Diamants*, (136), 20–24.

IL SERA BEAU, IMPRESSIONNANT, MAIS JAMAIS CONSTRUIT! LE PONT ROYAL-ALBERT

par Dany Fougères

L'insularité de Montréal nécessite des moyens de franchir les cours d'eau qui l'enserrent, dont, le fleuve Saint-Laurent. Atteindre l'autre rive à environ 2 kilomètres et demi de distance, cela ne semble pas utopique. Il faut toutefois attendre le milieu du XIX^e siècle, entre 1854 et 1859, pour assister à la construction d'un premier lien permanent, le pont ferroviaire Victoria. Ce n'est qu'en 1899 que le même pont est ouvert à la circulation routière et piétonnière. Pourtant, à plus d'une occasion, des promoteurs ont tenté de réaliser une telle liaison. Devant l'échec répété de tous ces projets, force est de constater que chacun présentait une part d'utopie : les propositions étaient en décalage avec l'époque, avec les moyens techniques et/ou financiers disponibles et avec ce qui pouvait être considéré comme souhaitable, voire envisageable. Le premier de ces projets est celui du pont Royal-Albert en 1875 : il serait à deux étages et accessible à tous les modes de transport de l'époque. Cet article porte sur l'histoire de ce pont resté à l'état de projet, une utopie qui ne tient pourtant pas à la proposition technique comme on aurait pu s'y attendre. Sans diminuer les défis relevés par ses constructeurs, le pont Victoria fut réalisé dans des conditions favorables. La



Hugh Allan. Studio Inglis, 1875. (BAnQ).

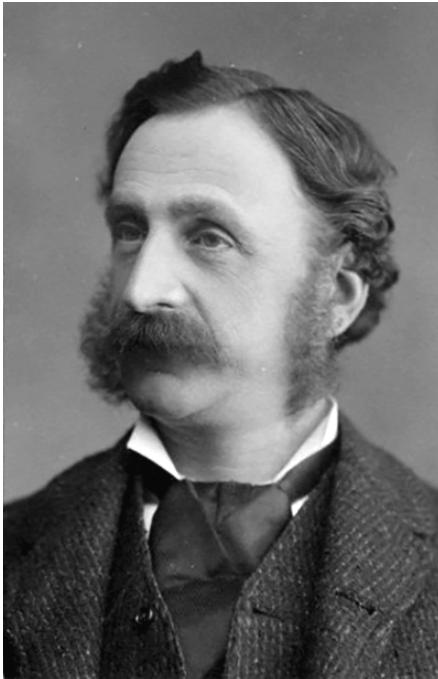
localisation du pont Victoria, en amont des installations portuaires de Montréal et de l'entrée du canal Lachine et à la limite ouest de la voie navigable des bateaux à haut mat et à tirant d'eau océanique, permet la construction d'une structure dont l'envergure reste limitée, sa section la plus élevée étant d'un peu moins de 18 mètres au-dessus du fleuve. Aussi, la profondeur du fleuve à la ligne de passage choisie est moindre qu'ailleurs, tout comme la distance entre les deux rives. Le passage des glaces au printemps

a moins de vélocité que devant la ville et les courants en saison de navigation atteignent des vitesses moindres qu'à la hauteur des îles Sainte-Hélène et Ronde, enserrées par le courant Sainte-Marie. Enfin, sur le plan de la performance économique, tout le trafic ferroviaire se faisait à l'ouest de la ville.

Lorsque les promoteurs du pont Royal-Albert présentent leurs plans, ils se doutent que la compagnie du Grand Tronc s'y opposera, car la réalisation de leur projet signifie la fin du monopole du pont Victoria. Ce qu'ils ignorent toutefois, c'est que l'adhésion des Montréalais à leur projet ne sera pas unanime. Les promoteurs du pont Royal-Albert savent bien que les conditions de réalisation ne seront pas les mêmes que celle du pont Victoria. D'abord,

le prochain pont devra être en aval du pont Victoria plutôt qu'en amont. Trop loin de Montréal, les terres sont là-bas encore difficiles d'accès et toujours très peu urbanisées, rendant peu attrayant cet emplacement. De toute façon, à ce moment, le pont Victoria apparaît comme la ceinture ouest de Montréal, refermant sous son tablier la route du fleuve et repoussant l'expansion de la ville et les activités portuaires vers l'est. Un futur pont devra être d'une envergure largement supérieure à celle du pont Victoria, pour ne pas entraver

le passage des bateaux à haut mat jusqu'aux quais situés en face de la ville. Au moment d'asseoir les piliers du futur ouvrage, ses concepteurs devront éga-



Louis Beaubien. Photographie J.E. Livernois, vers 1880. (BAnQ).

lement tenir compte des difficultés sur le fleuve en aval du pont Victoria. Seule caractéristique physique facilitatrice : une future structure érigée devant Montréal pourra prendre appui sur les îles Sainte-Hélène ou Ronde. Pour son financement, trouvera-t-on des promoteurs locaux ou d'autres investisseurs étrangers assez argentés? Chose certaine, puisque le pont Royal-Albert serait multimodal, ses promoteurs pourraient compter sur des revenus dont ne dispose pas le propriétaire du pont Victoria, des revenus tirés d'utilisateurs que sont les piétons, les véhicules routiers et les convois d'animaux.

UN NOUVEAU PONT DEVANT MONTRÉAL

Dans son édition du 28 janvier 1875, *L'Opinion publique* informe ses lecteurs qu'un groupe de promoteurs désire

se former en compagnie, avec pour objectif de construire un pont au-dessus du Saint-Laurent, à la hauteur de Montréal. Ceux-ci comptent s'adresser à la Législature québécoise au courant de l'hiver.

Le groupe de promoteurs comprend plusieurs individus, pour la majorité issus de l'industrie du chemin de fer. On y retrouve Hugh Allan, personnage incontournable de l'industrie, armateur et président de la nouvelle entreprise, la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord, incorporée en 1869 ainsi que cinq présidents de compagnies ferroviaires d'importance régionale. Aussi, on remarque John Young, homme d'affaires bien en vue, à qui on attribue le rôle d'instigateur dans la construction du pont Victoria vingt ans plus tôt, et membre de la Commission du havre, organisme responsable du développement et de l'administration portuaire. Le groupe de promoteurs compte également Louis Beaubien, grand propriétaire foncier, député conservateur du comté d'Hochelaga à l'Assemblée législative et administrateur de différentes compagnies de chemin de fer dont celle de la Colonisation du Nord, ainsi qu'Aldis Bernard, ancien maire de Montréal. Derrière le projet du Royal-Albert, une lutte se profilerait entre les lignes du Grand Tronc et celles des promoteurs du pont. Même si la lutte ferroviaire semble décisive, cela n'interdit pas aux promoteurs d'afficher le souhait d'ouvrir le nouveau pont à tous les modes de transport, afin de compter sur un plus grand nombre d'appuis au projet.

Le 23 février 1875, l'Assemblée législative de Québec adopte la loi incorporant la Compagnie du pont Saint-Laurent. Celle-ci reconnaît à ses promoteurs les pouvoirs de construire et d'administrer un pont sur le Saint-Laurent, partant de Montréal, « ... passant sur ou près de l'île appelée l'île Ronde (Isle Ronde), à l'île Sainte-Hélène ou près d'elle... », en direction de Lon-

gueuil ou de Saint-Lambert. La loi mentionne l'importance d'établir un lien multimodal permanent devant Montréal. En l'absence d'un pont accessible, les traversiers constituent l'unique option pour les personnes à pied ou à cheval ainsi que pour les chariots et les convois d'animaux. L'hiver, la traversée peut se faire par le pont de glace lorsque les conditions, rarement réunies au printemps et à l'automne, le permettent. Le pont Royal-Albert pourra établir un lien régional en toutes saisons pour les habitants des deux rives, en plus d'ajouter une seconde traverse ferroviaire. Selon les dispositions de la loi, sa construction devait débuter en 1879 et se terminer en 1882.

La loi du pont Royal-Albert mentionne que toute compagnie de chemin de fer aura le droit d'emprunter l'ouvrage en



Aldis Bernard (1810-1876). (BAnQ).

déboursant un tarif unique pour tous. La construction d'un nouveau lien signifierait donc la fin du monopole de la compagnie du Grand Tronc, en offrant une autre option que le pont Victoria. Le législateur ajoutait qu'il accordait ce pouvoir « en autant que la Législature de Québec peut l'y autoriser ». La législature fédérale, dont

l'autorité était reconnue sur les cours d'eau navigable et la zone portuaire de Montréal, aurait à se prononcer sur la construction d'un nouveau pont. Les lois d'incorporation du Grand Tronc et du pont Victoria relevaient aussi d'Ottawa.

UN PONT POUR TOUS, À DEUX ÉTAGES!

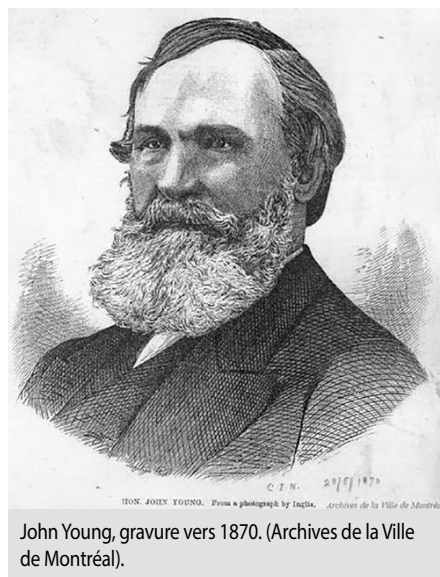
Les plans du pont Royal-Albert révèlent un projet audacieux, d'une facture soignée, avec une structure profilée, symétrique, agrémentée d'ornements esthétiques.

Le pont compterait deux étages, chacun divisé en trois sections enserrées par des colonnes. À l'étage inférieur, des trottoirs pour piétons seraient installés en porte-à-faux. Les voies du centre desserviraient les rails pour les trains ou pour les tramways; les voies de gauche et de droite seraient dédiées à la circulation des voitures et des animaux. Pour atteindre la voie ferroviaire supérieure, les wagons seraient hissés à l'aide d'engins hydrauliques. Le tablier du pont serait posé sur des piliers de maçonnerie et se présenterait en deux segments, l'île Ronde serait le point de jonction entre les deux. Pour le premier segment du pont, en partant de Montréal, de la rue Sherbrooke dans l'axe de la rue Papi-neau actuelle jusqu'à l'île Ronde au-dessus de la voie navigable, le tablier s'étendrait en ligne droite et sans inclinaison afin de permettre le passage des navires. À l'approche du pont, rue Sherbrooke, une gare de triage serait érigée afin d'accueillir le Chemin de fer de colonisation du Nord dont plusieurs des promoteurs du pont Royal-Albert sont aussi actionnaires.

Pour le second segment à partir des piliers posés sur l'île Ronde, le tablier se dirigerait en pente douce par sections de 91 mètres, pour atteindre, au niveau des eaux du fleuve, la municipalité de Longueuil sur la rive opposée. Enfin, le pont mesurerait

46 997 mètres, compterait 61 sections et devrait coûter 5M \$.

Le pont serait construit selon les plans de Charles Legge, un ingénieur reconnu, présent dans plusieurs entreprises de chemin de fer à titre d'ingénieur conseil, d'arpenteur ou d'administrateur. Si, grâce à son expérience,



Legge représente en quelque sorte la « caution technique » du projet du pont Royal-Albert, la présence de John Young constitue sans doute un gage de réussite, étant donné son rôle dans la construction du pont Victoria. Quant à Hugh Allan, l'autre promoteur bien en vue, on ne peut ignorer ses réussites et ses capacités financières. Toutefois, il compte nombre d'adversaires dans le monde des affaires, ce qui peut aussi s'avérer nuisible dans la conduite des projets auxquels il est associé. Mais avant de débiter les travaux, il faut se rendre à Ottawa.

DES INQUIÉTUDES SOUS LE PONT!

Le pont Royal-Albert sera beau, imposant, majestueux. Mais il ne sera jamais construit, car il ne franchira finalement jamais l'étape des intentions.

Le 3 mars 1876, le député libéral de Montréal-Est, Louis-Amable Jetté, dépose le projet de loi pour incorporer

la Compagnie du pont Royal-Albert. Si la première lecture n'est que formalité, il en est autrement de la seconde. Lorsque le député conservateur de Joliette, Louis-François-Georges Baby, dépose le 9 mars la motion de la deuxième lecture, les oppositions se dessinent clairement. Thomas Workman, député libéral de Montréal-Ouest, suggère de reporter l'étude du projet de loi « vu qu'une grande partie de la cité de Montréal est opposée à ce bill ». Son collègue libéral Luther H. Holton, député de Châteauguay, suggère de débattre du projet d'abord en comité plutôt qu'à la Chambre. Pendant les mêmes échanges, le premier ministre libéral Alexander Mackenzie résume le principal argument soulevé par les opposants au projet : « Il est de toute nécessité [...] de présenter les plans et devis, pour voir si ce ne serait pas un obstacle à la navigation. Il est nécessaire d'entrer dans les moindres détails, cette mesure demandant une attention toute particulière. J'ai remarqué que les commissaires du havre de Montréal et les autres personnes considérées comme autorités dans ce qui a rapport à la navigation, étaient fortement opposés au bill ».

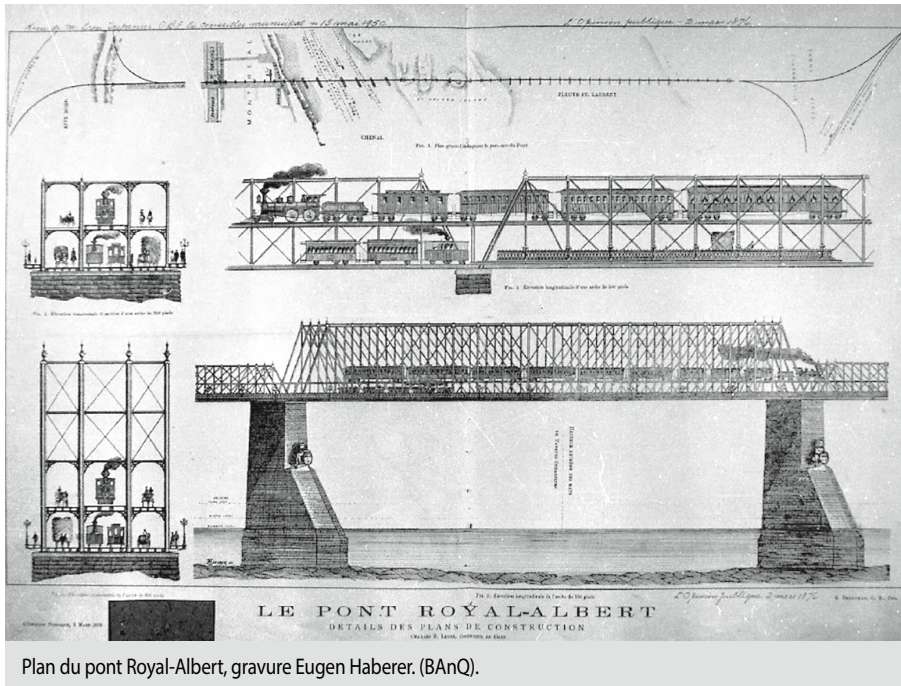
En clair, avant de se présenter à nouveau à la Chambre des communes dominée par une majorité libérale, les promoteurs doivent répondre aux craintes d'entraves à la navigation.

Deux acteurs institutionnels montréalais ont une influence déterminante sur le sort du projet du pont Royal-Albert, soit la Commission du havre de Montréal et la Chambre de commerce : toutes deux sont composées, en tout ou en partie, de gens d'affaires. En charge de l'administration et du développement des infrastructures portuaires de Montréal, la Commission gère le territoire riverain qui s'étend, d'ouest en est, de l'embouchure du canal Lachine à Longue-Pointe. La Commission n'a toutefois aucun pouvoir sur les îles Ronde et Sainte-Hélène. Sur un total de neuf membres,

la Commission compte un ou deux représentants issus de la Chambre de commerce et des représentants de différents secteurs d'activités, tels des armateurs et des exportateurs de blé. Quant à la Chambre de commerce, elle est responsable du Bureau du maître

centaine de membres sont présents à l'assemblée spéciale de la Chambre de commerce tenue le 22 mars 1876, dont Hugh McLennan président sortant de la Chambre de commerce et représentant à la Commission du havre. Les promoteurs Allan, Beaudry,

rapporte « que les piliers que l'on construira entre la rive nord du fleuve et l'île, augmenteront la vélocité du courant du fleuve en cet endroit, de sorte à nuire à la navigation ». Pour *La Minerve*, cette lecture ne tient pas, car des moyens techniques permettraient d'annuler ces obstacles. En outre, le journal écrit que la Chambre des communes accordera le pouvoir de construire le pont Royal-Albert aux promoteurs « s'il prend en considération le nombre de compagnies intéressées à la construction de ce pont (et) les besoins toujours croissants du commerce ». Convaincu que le Grand Tronc est derrière les opposants, *La Minerve* juge « que si le parlement refuse d'accorder l'acte d'incorporation, le Grand-Tronc viendra avant longtemps réclamer lui-même ce que le commerce demande aujourd'hui ». Le 28 mars 1876, le comité parlementaire des chemins de fer se réunit pour étudier le projet du pont Royal-Albert. Appelé à donner son avis, l'ingénieur en chef du département des travaux publics du Canada « croit que les objections faites au projet sont d'un caractère très sérieux, attendu que l'endroit choisi se trouve être dans le plus fort du courant » Sainte-Marie. Toutefois, les membres du comité avouent l'incapacité des ingénieurs du gouvernement d'en mesurer les impacts réels. Présent à la rencontre, l'ingénieur Legge soutient toutefois qu'il pourrait revoir les plans du pont en y déplaçant son approche plus à l'est, dans le secteur d'Hoche-laga. John Young décide de retirer la demande d'incorporation. Les membres du comité suggèrent alors de revenir à la prochaine session parlementaire avec un projet revu. On n'y reviendra pas! Les deux principaux promoteurs ainsi que l'ingénieur du projet décèdent dans les années suivantes : John Young en 1878 et Allan en 1882; l'ingénieur Legge en 1881.



de port et de la Bourse des céréales. Si la Commission du havre se préoccupe d'abord de l'aménagement portuaire, la Chambre de commerce se soucie davantage du trafic maritime. Plus généralement, la Chambre regroupe le « tout Montréal économique » de l'époque! Les promoteurs du pont Royal-Albert doivent donc trouver des appuis auprès de la Commission du havre et de la Chambre de commerce. Les promoteurs tentent de convaincre les opposants au projet. Une réunion publique d'information se tient à la salle Bonsecours, en mars 1876. *L'Opinion publique* rapporte que quatre des neuf commissaires de la Commission du havre étaient maintenant en faveur du projet alors qu'un an plus tôt, aucun de ceux-ci ne l'appuyait. Le journal mentionne qu'une pétition en faveur de la construction du pont y avait été votée à l'unanimité. Une

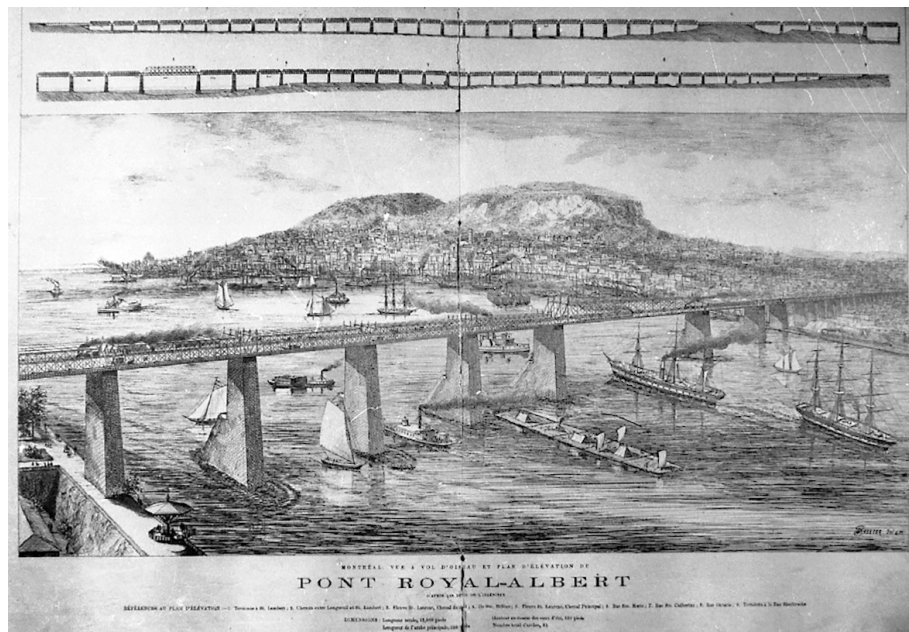
Young et Bernard y sont, de même que l'ingénieur Legge. John Young présente le projet. Avec l'appui d'une grande majorité des membres, Hugh McLennan s'oppose en indiquant qu'il faut un plan moins préjudiciable à la navigation. L'assemblée adopte à l'unanimité une motion demandant à Ottawa de ne pas accorder aux promoteurs du pont Royal-Albert la permission de construire leur ouvrage. Le projet est pour ainsi dire condamné! Une semaine plus tard, le 28 mars, *La Minerve* informe ses lecteurs que le projet de loi du pont Royal-Albert rencontre une forte opposition à la Chambre des communes. Comme ce fut le cas lors des assemblées tenues à Montréal, les opposants soulèvent pour l'essentiel des craintes relatives aux difficultés de navigation causées par la présence du pont, plus spécifiquement par ses piliers. *La Minerve*

UN PONT DIFFICILE À ÉRIGER DANS LE PAYSAGE MONTRÉALAIS

Si le projet du pont Royal-Albert tenait de l'utopie, il semble bien que ce soit d'abord celle de croire en la possibilité d'un changement de direction du

l'adoption de la loi du pont Royal-Albert, c'est considérer le fait que les hommes d'affaires et les hommes politiques du moment soutiennent le capital privé – bien qu'ils militent en même temps pour l'accompagnement de l'État dans le déploiement des

d'une ligne régulière de navires à vapeur entre Montréal et les îles Britanniques. Tout comme son collègue libéral dans Montréal-Ouest, Thomas Workman, il s'oppose à la construction du pont Royal-Albert. À l'inverse, leur collègue libéral de Montréal-Est, Louis-Amable Jetté, est en faveur du pont, tout comme le conservateur Louis François Georges Baby, du comté de Joliette. Les positions des députés semblent donc alignées sur des intérêts régionaux plutôt que sur les lignes de partis : à l'ouest, et donc à proximité du pont Victoria, des élus opposés au pont Royal-Albert et à l'est, dans la zone d'influence du futur lien, des députés en faveur du projet. Cet alignement d'intérêts sur une base régionale était déjà présent à la Commission du havre. Aussi, au moment où le projet du pont Royal-Albert était promu, la Commission entamait une étude sur ses infrastructures avec pour ligne directrice la consolidation de celles-ci. Le projet du pont Royal-Albert arrive donc à un bien drôle de moment. Les craintes associées à la présence future du pont Royal-Albert pour le déroulement des activités portuaires sont sans doute bien réelles. Que certains opposants au projet du pont Royal-Albert aient profité de ces craintes pour disqualifier la construction du nouveau pont, cela est plus que probable. En 1930, le pont Jacques-Cartier sera inauguré. Il aura donc été possible de construire un pont en aval du port, sans que la navigation en souffre comme le soutenaient les opposants au Royal-Albert. Toutefois, ni le pont Jacques-Cartier ni ceux construits par la suite pour enjamber le fleuve ne seront ferroviaires. Malgré le discours des partisans du projet du Royal-Albert, le pont Victoria aura donc suffi à la tâche.



Pont Royal-Albert, gravure Eugen Haberer. (BANQ).

paysage corporatif de l'époque puis, également, de croire qu'on puisse s'immiscer dans un paysage portuaire qu'on peine encore à stabiliser. La compagnie du Grand Tronc voit d'un mauvais œil cette compétition éventuelle. Construire le pont Royal-Albert signifie l'arrivée d'un concurrent dans l'offre d'une traverse fluviale, « ouvre un autre chemin » à de nouvelles lignes de chemin de fer et mettrait fin à une situation dont les conditions lui sont avantageuses. De plus, de nouvelles entreprises de chemins de fer cherchent à se développer et à ouvrir de nouveaux marchés, cela à distance des routes du Grand Tronc. L'alignement des partis politiques et le rôle de l'État face aux grandes infrastructures influencent le débat. À l'époque, il est fréquent de voir capitalistes et politiciens occuper les mêmes sièges. Comprendre les obstacles à

grandes infrastructures. Leur dilemme est le suivant : l'État doit-il protéger la compagnie du Grand Tronc pour assurer le développement ferroviaire ou plutôt favoriser la multiplication de petites compagnies concurrentes? Leur solution tiendra du mariage de la carpe et du lapin : ne pas entraver le développement de nouvelles compagnies, tout en s'assurant de ne pas mettre en péril la grande entreprise fondée en 1852, même si pour cela il faut lui protéger des privilèges. Le jeu des intérêts particuliers de certains élus, de certains de leurs commettants ou plus largement de leur région, est aussi en cause. Député de Châteauguay, le libéral Luther H. Holtton est un des principaux conseillers du premier ministre Mackenzie et un adversaire de Hugh Allan, tous deux s'étant affrontés dans les années 1850 pour l'obtention du contrat de service

Dany Fougères est professeur au Département d'histoire à l'Université du Québec à Montréal.