

Deux ponts à ne pas confondre : Honoré-Mercier et Saint-Laurent

Denis Gravel

Volume 16, Number 2, 2010

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66135ac>

[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

Gravel, D. (2010). Deux ponts à ne pas confondre : Honoré-Mercier et Saint-Laurent. *Histoire Québec*, 16(2), 20–24.

Deux ponts à ne pas confondre : Honoré-Mercier et Saint-Laurent

par Denis Gravel,
historien et auteur

Né le 17 février 1958 à Verdun, Denis Gravel obtient deux diplômes à l'Université de Montréal : baccalauréat en histoire (1980) et maîtrise en sciences politiques (1985), en plus d'un certificat en sciences de l'éducation à l'UQAM (1987). Sa carrière d'historien occupe sa vie professionnelle. Il remplit des mandats de consultant pour plusieurs organismes de LaSalle et de la région métropolitaine. Depuis 1987, il oeuvre comme historien, journaliste, conférencier, directeur de projets (1993-2010), et président de la Société historique Cavelier-de-LaSalle. Denis Gravel travaille en étroite collaboration avec la Société de recherche Archiv-Histo pour publier des albums anniversaires et autres livres commémoratifs sur les municipalités ou les paroisses. Il a écrit et collaboré à près d'une quarantaine de livres, édités par la Société historique Cavelier-de-LaSalle, les Éditions du Méridien, le Septentrion, Histoire Québec et Archiv Histo. Parmi ces publications, mentionnons Histoire de Ville de LaSalle, Histoire du Village des Rapides, Moulins et Meuniers du Bas-Lachine, Histoire de la FAECUM et plusieurs autres monographies sur les municipalités urbaines ou rurales.

Sur l'île de Montréal, plus précisément dans l'arrondissement de LaSalle de la Ville de Montréal, deux ponts se côtoient depuis plus de 75 ans, les ponts Honoré-Mercier et Saint-Laurent. Ce dernier, le moins connu des deux, sert à soutenir le service ferroviaire du secteur Adirondack du Canadien Pacifique dans la région de Montréal. À l'origine, on le dési-

gnait du nom du pont de Lachine, étant situé dans la paroisse du même nom. La ligne des trains de banlieue Montréal/Delson-Candiac l'utilise pour transporter la clientèle de cette région de la Montérégie vers le centre-ville de Montréal. Quant au pont Honoré-Mercier, il dessert le trafic routier entre la Rive-Sud et Montréal.

Le pont Saint-Laurent du Canadien Pacifique

À la fin du XIX^e siècle, la municipalité de la paroisse des Saints-Anges de Lachine, à ne pas confondre avec la ville de Lachine, assiste à l'arrivée du chemin de fer sur ses terres. Au cours des années 1880, le Canadien Pacifique souhaite briser le monopole détenu par la compagnie du Grand Tronc, propriétaire depuis 1860 du pont Victoria, le seul qui enjambe le fleuve Saint-Laurent à cette époque. Pour ce faire, le Canadien Pacifique met de l'avant le projet de construction d'un pont qui relierait Montréal à la Rive-Sud. Plusieurs sites sont alors envisagés. Pour un coût d'exécution moins élevé grâce à la proximité des deux rives, l'emplacement retenu correspond, sur la Rive-Sud, à la réserve amérindienne de Kahnawake et, sur la Rive-Nord, à la municipalité de la paroisse de Lachine (aujourd'hui l'arrondissement de LaSalle de la Ville de Montréal).



Construction du pont Saint-Laurent, propriété du Canadien Pacifique, en 1887.
(Source: Bibliothèque et Archives nationales du Canada)

La Dominion Bridge Company obtient le contrat de construction en 1885. Les travaux s'échelonnent sur une période de deux ans et sont exécutés selon les plans de l'ingénieur Charles Shaler Smith¹. En 1887, le pont Saint-Laurent ouvre à la circulation ferroviaire et permet de relier Lachine (Montréal) aux États-Unis. Sur le plan local, avec la nouvelle gare des Highlands bâtie en 1890, la municipalité de la paroisse des Saints-Anges de Lachine sort lentement de son isolement². Le développement économique progresse peu à peu. Le secteur demeure fortement rural, l'urbanisation n'est pas encore à l'ordre du jour. La gare des Highlands deviendra la gare de LaSalle en 1938, à la suite de pressions du conseil municipal de LaSalle. Le bâtiment existe encore aujourd'hui, le site sert de lieu de transit pour les voyageurs qui souhaitent se rendre au centre ville de Montréal.

En 1906, une nouvelle voie ferrée avait été établie sur le côté sud du canal Lachine, le long de la rue Saint-Patrick, reliant ainsi Montréal à la future ville de LaSalle et au pont Saint-Laurent, connu à l'époque comme Saint Lawrence Bridge³.

Entre 1910 et 1913, afin d'accommoder le transit sans cesse grandissant, le pont Saint-Laurent voit sa superficie doubler, assurant du même coup un meilleur service⁴. Au cours des guerres 1914-1918 et 1939-1945, la localisation de la gare du Highland à proximité d'un pont ferroviaire est, en fait, un point militaire stratégique. Le matériel de



Gare du Highlands et voie ferrée à proximité du pont Saint-Laurent en 1918, alors protégé par les militaires.

(Source: Archives du musée McCord, collection Notman)

guerre expédié vers les ports de l'Atlantique oblige les autorités gouvernementales à utiliser l'armée afin de protéger le site⁵.

En mars 1920, le conseil municipal de LaSalle acclame le projet du Canadien Pacifique consistant à construire une voie qui traverserait la ville en son centre, d'est en ouest, pour se connecter à celle déjà existante sur le côté sud du canal de Lachine. La voie complétée est ouverte à la circulation ferroviaire en 1922. Formant une boucle, le « Loop Line » traverse la partie centrale de la ville, entre les canaux de Lachine et l'aqueduc vers l'est, jusqu'au

parc Angrignon où elle bifurque vers le nord pour rejoindre la voie du CP déjà établie sur les berges du canal de Lachine. Cette nouvelle voie facilite l'implantation d'entreprises qui souhaitent utiliser le transport ferroviaire pour les fournitures et autres matières qui entrent dans la fabrication de leurs produits ou encore pour l'exportation de leurs marchandises; notamment c'est le cas de Distillers Corporation devenue par la suite Seagram.

Le service de passagers prend fin en 1978 à la gare de LaSalle avant de reprendre des années plus tard sous une autre forme. Cette ancienne gare n'est plus



Le 15 mars 1934, vue générale du pont Honoré-Mercier, les travées 11, 12 et 13 terminées.

(Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)



Le 22 juin 1933, à l'avant plan, travaux préliminaires pour le pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle; construction du batardeau, à l'arrière plan; vue du pont Saint-Laurent. (Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)

utilisée par les usagers bien que le site demeure un emplacement d'embarquement des passagers. Depuis le début de 2000, l'un des services de trains de banlieue entre Montréal et la Rive-Sud emprunte le pont ferroviaire du Canadian Pacifique. Le 17 février 2006, la ligne entre Montréal et Delson-Candiac est temporairement interrompue à cause du déraillement de six wagons d'un train de marchandises. Le vent avait renversé les voitures, rendant délicates les opérations de dégagement de la voie ferroviaire. Le service fut rétabli après trois semaines⁶. Aujourd'hui, quelque 1200 usagers utilisent quotidiennement cette ligne du train de banlieue.



Le 28 mai 1933, au cours de la construction du pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle : descente d'un scaphandrier pour l'examen du lit de la rivière; à l'arrière plan, vue du pont Saint-Laurent, propriété du Canadien Pacifique. (Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)

La construction du pont Honoré-Mercier

En 1928, le gouvernement du Québec dirigé par Louis-Alexandre Taschereau donne l'aval à la construction d'un pont reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud. Il crée la Corporation du pont du lac Saint-Louis, dont le mandat est de superviser la construction, l'administration et l'entretien d'un pont reliant les rives nord et sud du fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Kahnawake⁷. Au moment de l'annonce du gouvernement québécois, le conseil municipal de LaSalle accueille la nouvelle avec enthousiasme. Secrétaire-trésorier de la Corporation du pont du lac Saint-Louis, le maire de LaSalle, Louis Chatelle, est très engagé dans l'aventure. Parmi les autres membres du conseil d'administration, on retrouve l'honorable Raoul-Ovide Grothé, conseiller législatif et président, J. Arthur Trudeau, vice-président, Joseph Dupont, Robert. R. Ness et Gérald Fauteux, c.r., trésorier adjoint, petit-fils de l'ex-premier ministre du Québec, Honoré Mercier⁸.

Les résidents de la Montérégie, notamment les agriculteurs, se réjouissent du nouvel accès vers Montréal. Par exemple, dans un secteur aussi éloigné que Godmanchester, près de la frontière américaine, ou encore à Saint-Louis-de-Gonzague, l'éventualité d'un nouveau pont entre Kahnawake et LaSalle est fort applaudie. En avril 1928, le conseil municipal de Godmanchester se prononce fortement en faveur de tels travaux. Aux dires des élus, il est avantageux pour la communauté d'avoir un pont desservant les automobiles et autres véhicules à moteur. La population se préoccupe également des tarifs exigés sur le pont. Par exemple, à Saint-Louis-de-Gonzague, en 1934, le conseil municipal de la municipalité de la paroisse de Saint-Louis-de-Gonzague souhaite la diminution des tarifs pour le passage du pont Honoré-Mercier au niveau de ceux du pont Victoria. Il les trouve trop élevés. Pour traverser le pont Honoré-Mercier, il en coûte 50 cents pour une auto de promenade plus cinq cents par passager autre que le conducteur. Les tarifs pour les camions varient entre 50 cents et trois dollars, selon le poids du véhicule et des marchandises⁹.

Cette construction constitue une étape importante dans l'histoire de l'ingénierie québécoise. En effet, pour la première fois, des ingénieurs canadiens-français réussissent à ériger un pont sans l'intervention de spécialistes anglo-saxons ou étrangers. Dans cette discipline, l'Histoire a retenu les noms de J.-A. Beauchemin, Paul Brodeur, J.-A.

Brunet, Robert Guay, Gérard Lacasse, Henri Lavoie, Olivier Lefebvre, Armand Léger, Charles Tremblay, François Valiquette et Yvan Vallée, tous diplômés de l'École Polytechnique de Montréal¹⁰.

Il s'agit du quatrième pont à enjamber le fleuve, après les ponts Victoria, Jacques-Cartier et le pont de Québec. Il a été inauguré le 11 juillet 1934 par le premier ministre Louis-Alexandre Taschereau en présence d'Honoré Mercier fils, député de Châteauguay et ministre des Terres et Forêts (1919-1934). Selon la Commission de toponymie du Québec, le nom du pont évoque la mémoire d'Honoré Mercier père, neuvième premier ministre du Québec (1887-1891), bien qu'elle admette une autre hypothèse. En effet, selon certains documents relatant l'inauguration, il ressort que l'origine de l'appellation revient plutôt à Honoré Mercier fils, en tant que député de Châteauguay¹¹.

En 1958-59, la Voie maritime du Saint-Laurent décide de faire surélever la voie sud du pont, respectant ainsi la hauteur exigée par les responsables de la navigation. Pour répondre à la circulation toujours croissante de véhicules, le ministère des Travaux publics convient de construire un second pont, en aval du premier et d'une longueur comparable. Les coûts s'élèvent à 1,5 million de dollars et engagent des travaux qui seront complétés en août 1963. Depuis cette date, le pont compte quatre voies, les deux nouvelles en direction de LaSalle et les deux plus anciennes en direction de Kahnawake¹².



Le 6 septembre 1933, lors de la construction du pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle: première pièce d'acier en place, travée n° 2 au-dessus du boulevard LaSalle à LaSalle. (Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)



Le 23 octobre 1933, lors de la construction du pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle : démolition de la passerelle, pontage enlevé. (Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)



Le 18 août 1933, lors de la construction du pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle : un caisson, remorqué par deux bateaux, approchant le site d'enfoncement. (Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)



Le 24 juin 1933, lors de la construction du pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle : vue de la partie aval du compartiment de travail dans le caisson n° 5, au moment de l'inspection finale du roc à cet endroit. (Source : Société historique Cavelier-de-LaSalle)



Le 29 septembre 1933, lors de la construction du pont du lac Saint-Louis entre Kahnawake et LaSalle : caisson arrivant tout assemblé de l'usine de la compagnie Dominion Bridge de Lachine; à l'arrière plan, le pont Saint-Laurent du Canadien Pacifique.

(Source : Société historique Cavalier-de-LaSalle)

En 1990, au moment de la Crise d'Oka, les Mohawks de Kahnawake érigent des barricades pour fermer les accès au pont Honoré-Mercier en guise de solidarité avec leurs frères de la réserve de Kanesatake. L'objet du litige est sans conteste l'agrandissement projeté du terrain de golf sur les terres ancestrales des Amérindiens. Pendant ce conflit qui dégénère, la ferme-

ture du pont Honoré-Mercier entraîne un mouvement de protestation à Châteauguay et à LaSalle. L'érection de barricades empêche les Mohawks d'avoir accès à l'île de Montréal. Le point d'exaspération atteint son paroxysme lorsque des manifestants du côté montréalais lancent des pierres, des bouteilles et autres objets aux véhicules des Autochtones transportant femmes,

enfants et vieillards pour quitter la réserve, escortés par la Sûreté du Québec¹³. Cette violence de la part de certains Montréalais et LaSallois est fortement dénoncée par les autorités et les médias.

En 2009, un entrepreneur amérindien, Mohawk Bridge Construction, fait la réfection d'une partie du pont Honoré-Mercier. Dans cette première phase du projet, évaluée à 66 millions de dollars, le gouvernement du Canada investit une somme de 57 millions de dollars; pour sa part, le gouvernement du Québec injecte un montant de 9 millions de dollars. Les travaux consistent à renforcer la structure d'acier et à remplacer le tablier du pont sur les bretelles surélevées des voies d'accès qui traversent le territoire de Kahnawake sur la Rive-Sud¹⁴. Le tout devrait être complété en 2010.

Notes

¹ *Canadian Journal of Civil Engineering*, 1^{er} juin 1997, vol. 24, p. 480-488.

² LEFEBVRE, Christiane, *Gare du Canadien Pacifique (ancienne gare Highlands), Ville de LaSalle, Québec*, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Rapport sur les gares ferroviaires, 1993.

³ ZAOULI, Belkacem, Andrée BISSON et Denis GRAVEL, *Le quartier Highlands à LaSalle, évolution et patrimoine bâti*, LaSalle, Société historique Cavalier-de LaSalle, 1998, p. 20.

⁴ WERRY, S. D., *Rails Across the River. The Story of the St. Lawrence Bridge (1881-1915)*, op. cit., p. 11.

⁵ LEFEBVRE, Christiane, op. cit., p. 4.

⁶ ZAÏD, Omar et Khadoudja ZITOUNI (sous la direction de Denis GRAVEL), *Les industries à LaSalle de 1912 à 2002*, Les éditions Histoire Québec, 2004, p. 39.

⁷ www.radio-canada.ca/regions/Montreal/2006/03/09/002-Train-MTL-Delson.shtml (recherche du 17 décembre 2009). Des journalistes confondent le pont Honoré-Mercier et le pont ferroviaire du Canadien Pacifique.

⁸ COUTURE, Claude, Denis GRAVEL et Jean-Marc GRENIER, *Histoire de Ville de LaSalle*, Montréal, Méridien, 1988, p. 77.

⁹ TREMBLAY, Rosaire et Thérèse DALLAIRE, *Ponts du Québec*, Québec, Ministère des Transports, Direction des communications, 1975, p. 91.

¹⁰ GRAVEL, Denis et Hélène LAFORTUNE, *L'histoire du canton de Godmanchester*, Montréal, Archiv-Histo, 2008, p. 73-74, et GRAVEL, Denis, *Histoire de Saint-Louis-de-Gonzague*, Montréal, Archiv-Histo, 1996, p. 48-49.

¹¹ TREMBLAY, Rosaire et Thérèse DALLAIRE, op.cit., p. 89.

¹² www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/toposweb/fiche.aspx?no_seq=75996 (recherche du 17 décembre 2009).

¹³ COUTURE, Claude, Denis GRAVEL et Jean-Marc GRENIER, op. cit., p. 157.

¹⁴ GRAVEL, Denis et Viviane BOUCHARD, *LaSalle Then and Now*, Montréal, Cavalier-de-laSalle Historical Society, 1999, p. 212.