

Il y a un siècle, le pont Victoria

Yves Chevrefils

Numéro 28, été 1985

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/18355ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Chevrefils, Y. (1985). Il y a un siècle, le pont Victoria. *Continuité*, (28), 42–43.

IL Y A UN SIÈCLE, LE PONT VICTORIA

Malgré les grèves, le choléra, le maraudage, le pont Victoria est inauguré. C'était en 1860. Un livre tout en images nous fait revivre cette époque.

Le 6 août 1860, plus de 60 000 personnes assistèrent aux cérémonies d'inauguration du pont Victoria, premier pont à relier Montréal à la rive sud. L'événement en valait la peine; le prince de Galles lui-même était là pour admirer le plus long ou-

vrage du genre au monde (près de deux milles). À cette occasion, l'ingénieur-chef James Hodges offrit au visiteur royal un merveilleux livre, richement illustré, dans lequel il racontait par le menu les péripéties techniques et sociales survenues

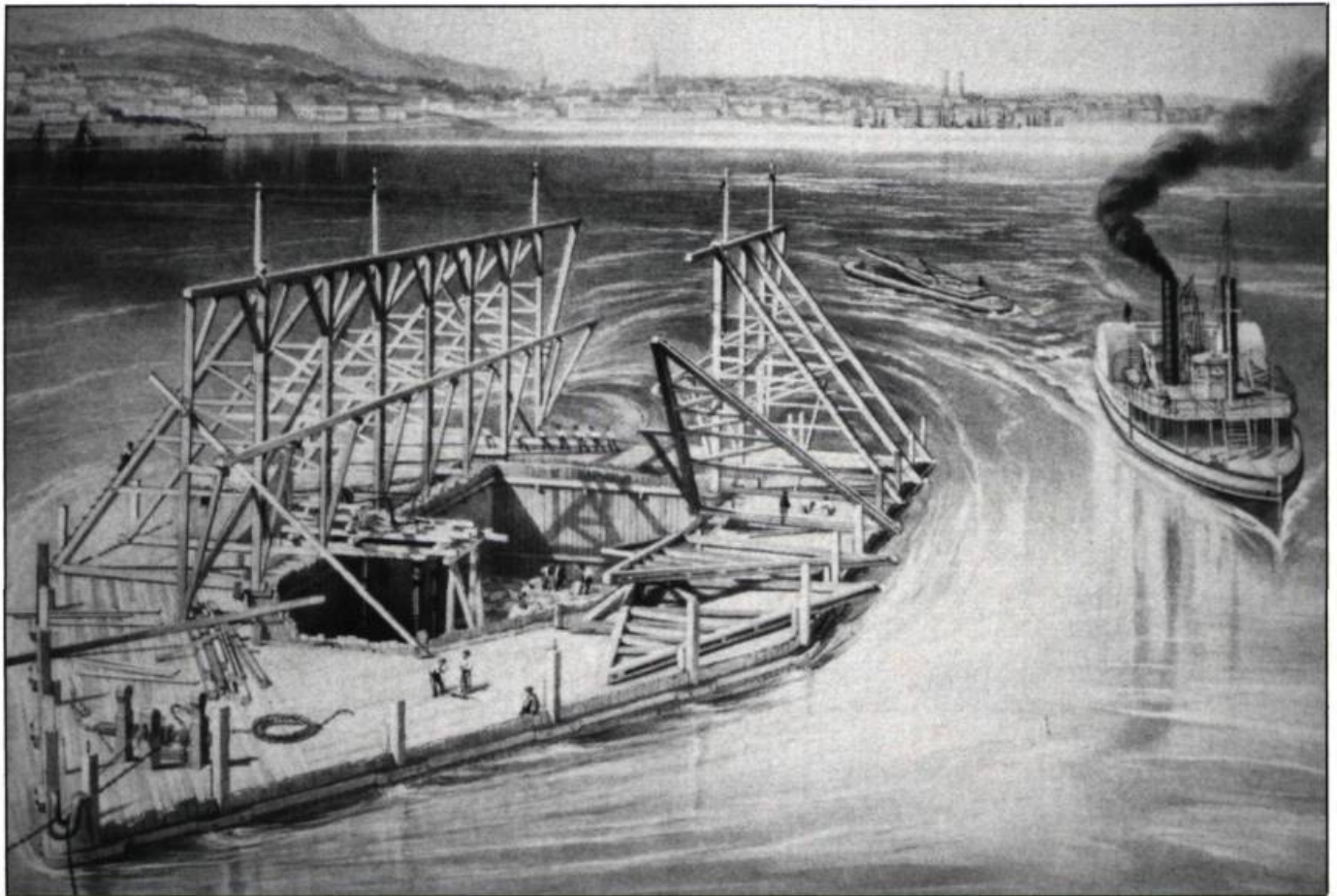
pendant les six années qu'ont duré les travaux.

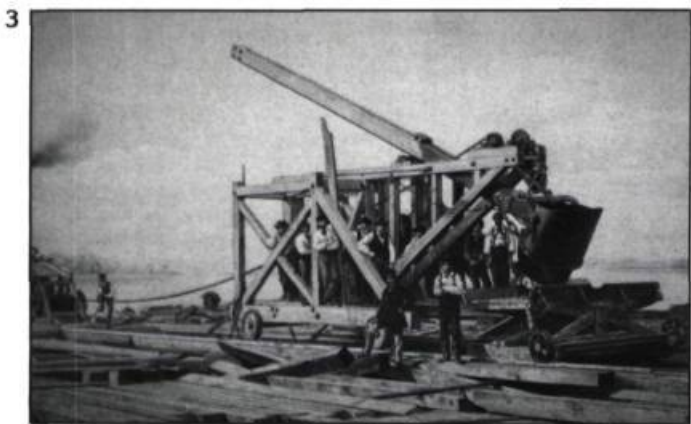
DES PHOTOGRAPHIES ÉLOQUENTES

Ce document de première main, dont les archives du port

de Montréal gardent une copie, est une véritable mine d'information. L'art de l'ingénieur du XIX^e siècle, l'usage de matériaux nouveaux et de techniques inédites y sont magnifiquement mis en lumière. De plus, l'usage extensif de la photographie, qui a permis d'enregistrer toutes les étapes de la construction, ne peut que combler ceux que l'histoire de l'art québécois intéresse. Quant aux commentaires sur les conditions de travail qui émaillent l'ouvrage, ils retiendront l'attention de ceux qu'intéresse particulièrement l'histoire sociale, l'évolution des mentalités.

Le pont Victoria fut conçu par le célèbre ingénieur britannique Robert Stephenson (fils de George, à qui l'on doit la locomotive). De structure tubulaire, le pont était à l'origine réservé aux trains. La phase de construction la plus complexe, du point de vue technique, fut sûrement l'érection des piles





massives qui devaient supporter les tubes du tablier. Après avoir négocié avec les Indiens de la réserve de Kanawake l'extraction du calcaire nécessaire pour l'opération, les ingénieurs tentèrent audacieusement d'ancrer, aux endroits requis, des caissons pouvant être retirés à l'automne et remis en service l'année suivante. Une fois les caissons mis en place, il fallait pomper l'eau qu'ils contenaient, afin de libérer l'espace exigé par les travaux de maçonnerie. La navigabilité précaire de ces géants, de plus de soixante mètres sur vingt-cinq, auxquels la main-d'œuvre montréalaise n'était guère habituée, obligeaient les ingénieurs à remplacer les immenses «radeaux» par des caissons de billes préalablement montés sur de longues barges et ensuite coulés une fois pour toutes. Voilà un exemple d'adaptation aux conditions imposées par le milieu.

1. Les caissons flottants, montés sur de longues barges, étaient roulés puis vidés de leur eau afin de libérer l'espace pour les travaux de maçonnerie lors de l'érection des piles qui supportent les tubes du tablier. (lithographie couleur de S. Russel, d'après une photo de W. Notman, tirée de J. Hodges, Archives du port de Montréal)

2. De structure tubulaire (en construction ici), le pont Victoria était à l'origine réservé aux trains. (lithographie couleur, d'après une photo de W. Notman, tirée de J. Hodges, Archives du port de Montréal)

3. Le dynamisme de l'Amérique du Nord, selon Hodges, pouvait stimuler le génie créateur: ici, une pelle mécanique mobile inédite fabriquée à Montréal et conçue par Hodges. (lithographie couleur, d'après une photo de W. Notman, tirée de J. Hodges, Archives du port de Montréal)

4. Le pont Victoria conçu par le célèbre ingénieur britannique Robert Stephenson, fils de George, inventeur de la locomotive. (lithographie couleur, d'après une photo de W. Notman, tirée de J. Hodges, Archives du port de Montréal)

5. Chemin de fer temporaire servant au transport de matériaux. À l'arrière-plan, les ateliers et dortoirs des ouvriers. (lithographie couleur, d'après une photo de W. Notman, tirée de J. Hodges, Archives du port de Montréal)

6. Le 6 août 1860, le Prince Albert (à droite) pose le dernier rivet du pont Victoria. (photo tirée de: London Illustrated News, Musée McCord)



UNE CONSTRUCTION MODERNE

Le chantier du pont Victoria connut de nombreuses interruptions. La mauvaise connaissance du climat fut la cause première de ces difficultés. Plusieurs autres facteurs entrent toutefois en ligne de compte: le maraudage fréquent d'entrepreneurs canadiens ou américains intéressés par cette main-d'œuvre irlandaise et canadienne-française si bien entraînée; le choléra, qui fit des dizaines de morts; les grèves pour de meilleures conditions de travail et les désertions à l'arrivée des premiers navires au printemps ou au temps des récoltes.

Malgré l'instabilité des travailleurs locaux, Hodges considérait que le dynamisme de l'Amérique du Nord pouvait stimuler le génie créateur de personnes qui, en Europe, n'auraient pu manifester leurs dons particuliers. Lui-même n'avait jamais pu faire monter en Grande-Bretagne une pelle mécanique mobile de sa conception. À Montréal, M. Chaffey, simple sous-entrepreneur, réussit à la fabriquer de toutes pièces, ce qui, selon Hodges, constituait un véritable exploit.

Nous pourrions parler longuement encore de ce témoignage exceptionnel. Le livre de James Hodges pose un jalon important de l'histoire canadienne de la construction moderne. Il gagnerait à être mieux connu et, pourquoi pas, réédité.

Yves Chevretils

Chargé de cours en histoire de l'architecture à l'Université du Québec à Montréal.