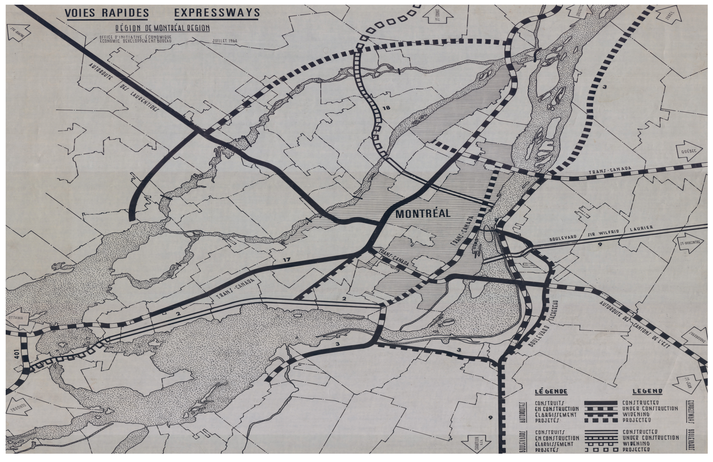
Le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine: conception et réalisation d'un objet technique urbain

William Gaudry - Université du Québec à Montréal

CONTEXTE

En 1945, on recense annuellement 3,84 millions de passages sur les ponts Jacques-Cartier, Victoria et Honoré-Mercier. Quinze ans plus tard, c'est plus de 10 millions de véhicules qui empruntent les ponts du Saint-Laurent. L'urbanisation rapide de la Rive-Sud soulève des problèmes d'accessibilité à l'île, car l'état des routes n'a pas suivi le rythme de croissance du parc automobile.

Récemment élu, le gouvernement libéral de Jean Lesage investit de larges sommes dans la modernisation du réseau routier de la région métropolitaine. En octobre 1960, il signe un accord pour le passage de l'Autoroute transcanadienne au Québec. Dans les plans initiaux, il est projeté de franchir le fleuve dans la partie est de l'île. On procède alors à des études de faisabilité pour un pont, un tunnel sous-fluvial et un tunnel immergé. C'est cette dernière option qui sera retenue par une équipe de jeunes ingénieurs.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

* Longueur totale: 6451 pieds (1966 mètres)
* Deux sections construites en inclinaison, l'une sur la rive montréalaise et l'autre dans une cale-sèche sur l'Île-Charron
* Sept sections préfabriquées en béton précontraint, immergées sur le lit du fleuve et raccordées ensemble
* Six voies de circulation
* Capable de résister à une pression de 10 000 livres au pouce carré
* Pont à dalles orthotropes

PROBLÉMATIQUE ET OBJECTIFS

Notre étude vise à comprendre la nature technique du pont-tunnel en tenant compte des éléments sociaux, économiques, politiques et territoriaux qui interviennent dans sa conception et sa réalisation. Globalement, nous nous questionnons à savoir pourquoi est suggérée ce type de traverse alors qu'il existait d'autres options potentielles. Répondre à cette question signifie, à terme, inscrire plus largement la compréhension du pont-tunnel dans celle des techniques et de l'urbain.

Le chantier du pont-tunnel fait intervenir des rapports de pouvoir entre les trois niveaux de gouvernement, soit le fédéral qui tire profit de son autorité quant au tracé de la Transcanadienne et de la Voie maritime, le gouvernement du Québec qui est le donneur d'ouvrage et la Ville de Montréal qui restructure son espace urbain pour différents types d'infrastructures de grandes dimensions (métro, Expo 67, Radio-Canada, pont Champlain).

MÉTHODOLOGIE

Cette recherche fait appel à une analyse qualitative et iconographique du processus de construction du pont-tunnel. Elle s'appuie principalement sur le fonds du Ministère des Transports du Québec qui se charge d'accorder les contrats de construction, de financer les travaux avec l'aide du gouvernement fédéral et de surveiller le projet dans l'ensemble. Ce fonds prend acte des conditions de terrains et répertorie les options présentées aux ingénieurs. C'est donc dire que nous aurons accès à l'ensemble des propositions techniques, celles retenues comme les autres mises de côté. Nous mènerons par le biais des entrevues avec quelques-uns des ingénieurs qui œuvraient sur le chantier de ce mégaprojet.

POURQUOI UN PONT-TUNNEL?

Ses avantages techniques

* Moins dispendieux que le pont ou le tunnel sous-fluvial
* Temps de réalisation plus court (Expo 67)
* Faible inclinaison
* Peu d'impacts sur l'occupation du sol
* Ne gêne pas la circulation maritime durant la construction
* Frais d'entretien équivalents au pont
* Économie sur la Rive-Sud avec un pont d'une hauteur moindre
* Innovant (seul tunnel de six voies en béton précontraint)

Le site de l'Île-Charron

* Emprunte une bande de terre faiblement urbanisée
* En périphérie du quartier Mercier et de Boucherville
* Permet d'élargir le chenal navigable comme le souhaite le Port

RÉFÉRENCES

* Archives de la Ville de Montréal, VM66,S7,P23, Plan des aménagements pour l'Exposition universelle de 1967, 1965.
* Ministère des Transports du Québec, Service des projets autoroutiers stratégiques, contrat QH-2, 1964.
* Société d'histoire des Îles-Percées, Fonds Jean P. Lequy.

UQÀM | LHPM Laboratoire d'histoire et de patrimoine de Montréal

Montréal Plaque tournante des échanges › Histoire › Patrimoine › Devenir