

LE PONT PIE-IX



Pont Pie-IX 1937

Jean Paul Guiard

Montréal-Nord

SHGMN

Janvier 2014

Mise à jour juin 2014



Plan de finalisation du Pont Pie IX - 1967

Tout mes remerciements à Mme Guylaine Guy du Centre de documentation (succ. de Montréal) du Ministère des Transports du Québec ainsi que M. Denis Béchar, responsable de la Photothèque du Ministère des transports du Québec (Québec), pour leur précieuse aide dans cette recherche.

*Jean-Paul Guiard - Président de la
Société d'histoire et de généalogie de Montréal-Nord - juin 2014*



LE PONT PIE IX

Le traversier a été longtemps le seul moyen de communication entre le nord de l'île de Montréal et l'île Jésus. Dès 1915, on étudie la possibilité de construire un pont sur la rivière des Prairies qui relierait la nouvelle ville de Montréal-Nord et la municipalité de Saint-Vincent-de-Paul.

Cependant, ce n'est qu'en 1936 que le projet voit le jour et permet, en cette période de crise économique, de diminuer le nombre des sans-emploi sur l'île de Montréal. Les travaux de construction d'un pont en béton, dont les coûts \$1 340 493.26 sont assumés par le gouvernement de la Province de Québec, sont alors confiés à Dufresne Construction Co assisté par la compagnie Dominion Bridge en sous-traitant pour la fabrication et le montage des arcs. Ce pont de type Arc à pilettes en acier à six travées est dessiné par S.A. Beaulne, professeur émérite de l'école Polytechnique de Montréal.



Construction pont Pie-IX en 1937
Photo collection Marie-Rose Moineau-Rougeau de Montréal-Nord



Finalisation de la construction du pont Pie-IX en 1938

Photo : Photothèque Ministère des transports du Québec

Le 5 décembre 1937, le **pont Pie-IX** va enfin voir le jour. Depuis plus de dix ans, les gens de Montréal-Nord et de Saint-Vincent-de-Paul rêvaient d'un pont qui enjamberait la rivière, mais le rêve ne se matérialisait pas. C'est grâce aux démarches du député de Laval et ministre de la Voirie dans le cabinet Duplessis, François-J. Leduc, que le pont sera construit, non sans causer quelques remous. Les chômeurs de Montréal-Nord se plaignent du refus des entrepreneurs du pont de les engager pour exécuter les travaux.

En 1939, John Samuel Bourque, ministre des Travaux publics dans le premier gouvernement de Maurice Duplessis et de qui relevait l'administration des ponts de la province, et Anatole Carignan, ministre de la Voirie dans le même gouvernement, annoncent le changement de certains noms de ponts et de routes de la province. C'est alors que le pont Pie-IX est baptisé **Pont Le Caron** en l'honneur du père Joseph Le Caron, premier missionnaire chez les Hurons et qui, d'après Samuel de Champlain, a célébré l'une des premières messes en Nouvelle-France avec l'assistance du Père Jamet. Cette cérémonie eut lieu le 24 juin 1615, le long de la rivière des Prairies.



Pont Pie-IX, l'hiver vers 1940



Pont Pie-IX vers 1945 -Photo : Carte postale

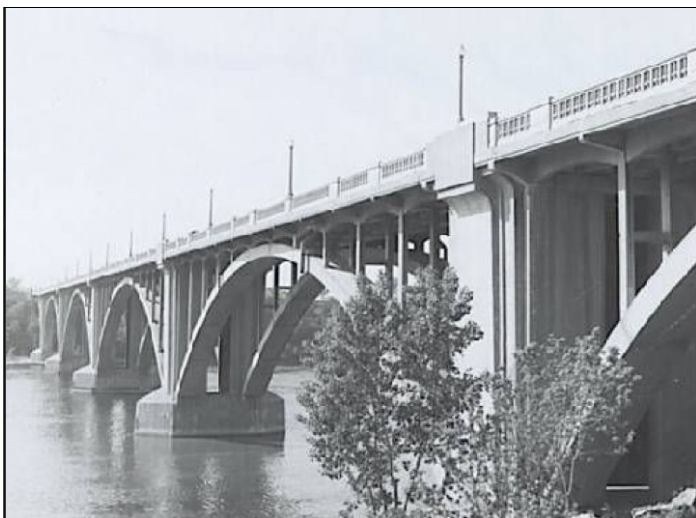


Pont Pie-IX vers 1948 -Photo : Carte postale



Pont Pie-IX vers 1960 -Photo : Arrondissement de Montréal-Nord

Au début des années '60, le vieux pont manifeste des signes évidents de défaillance : effritement du béton, dénivèlement de la chaussée, etc., à la plus grande inquiétude des populations riveraines et des amateurs de Yachting sur la rivière des prairies. Pourtant selon les experts, les assises de pierre et de béton du pont s'affirment encore très solides de même que la charpente d'acier recouverte de béton et d'asphalte.



Pont Pie-IX - 1965

Photo : dossier semis-actif des
ANQQ

En 1964, le pont donne des signes d'usure jugés dangereux.



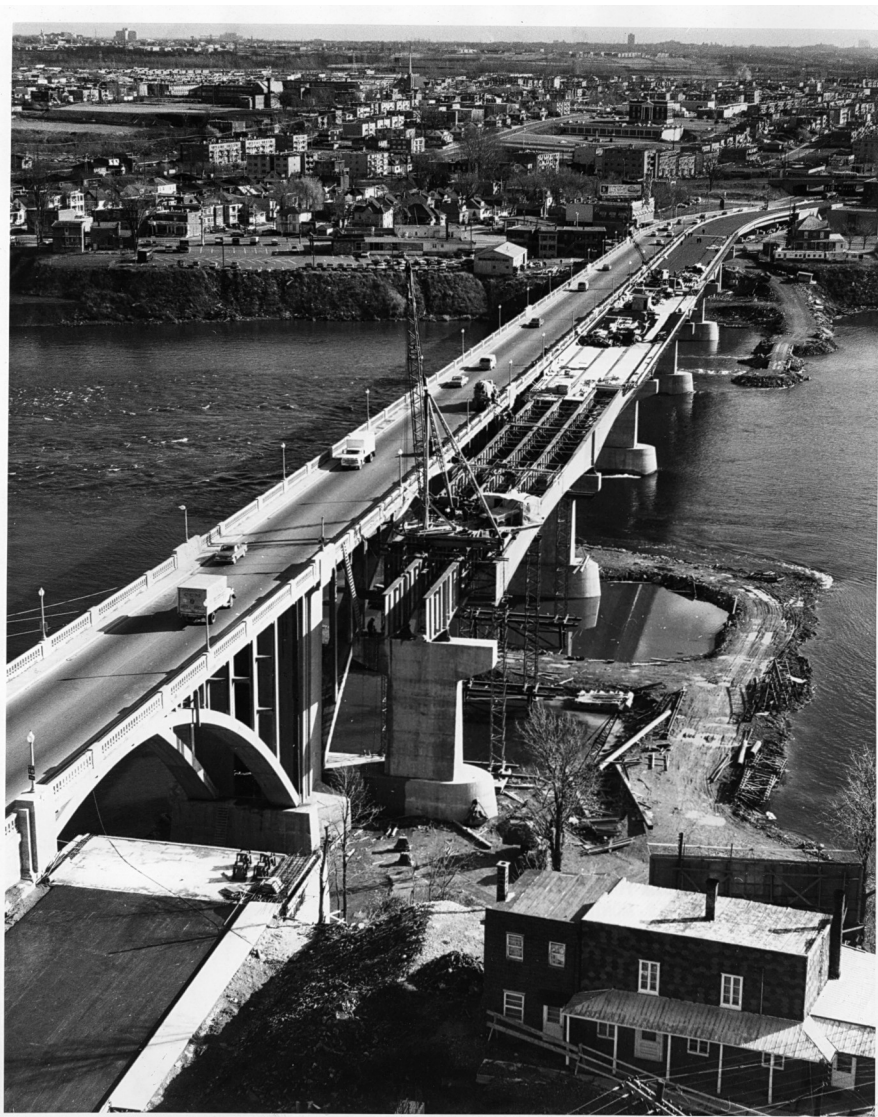
Pont Pie-IX vers 1964-
Photo : Ministère des transports du Québec



Pont Pie-IX vers 1965

Le 5 mars 1965, avec l'accroissement de la circulation sur le pont, le ministre des Travaux publics René Saint-Pierre, annonce que le gouvernement québécois reconstruira le pont. Le ministère met en œuvre le doublement de la structure en dépit des protestations des résidents de Duvernay qui souhaitent un pont dans l'axe de la rue Papineau. Cette décision permettra, dit-il de réduire considérablement les embouteillages de circulation qui se produisent aux heures de pointe sur un pont devenu un lien important pour tout le réseau routier du Montréal- Métropolitain.

Le contrat de construction est accordé pour une somme de \$3 625 739. Le projet comprend non seulement le jumelage du pont mais aussi le réaménagement des approches sur l'île de Montréal et sur l'Île Jésus.

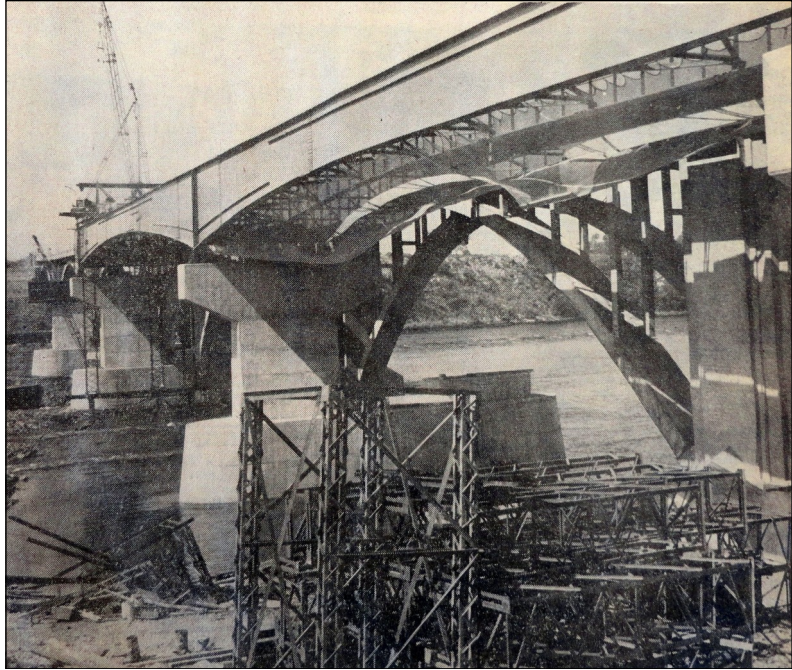


Construction de la voie Nord du pont Pie-IX, 14 décembre 1966

Photo : Ministère des transports du Québec

Pont Pie-IX - 3 novembre 1966

Photo : The Montreal Star



Pont Pie-IX - 1966

Photo : Ministère des transports
du Québec



Pont Pie-IX - Septembre 1966 - Photos Ministère des transports du Québec

En décembre 1966, on assiste au jumelage du pont, et cette même année il est renommé **Pont Pie IX** du nom en lien avec le boulevard Pie-IX, sur lequel il aboutit du côté de Montréal. Cette désignation rappelle le cardinal Giovanni Maria Mastai Ferretti (1792-1878), qui devint le pape Pie IX en 1846.

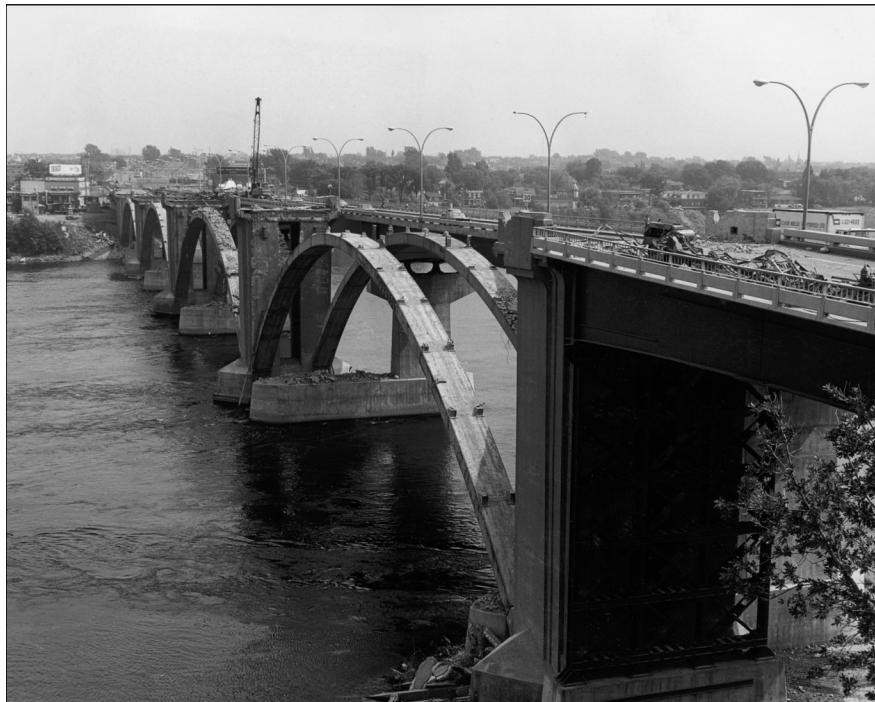
Les travaux terminés à la fin de **juin 1967**, le nouveau pont d'une capacité de circulation de plus de 50 000 véhicule par jour/moyen était ouvert à la circulation.

Le nouveau pont atteint une longueur totale de 658.28 m répartie en dix travées constituées de poutres métalliques et d'un plancher de béton armé. La longueur de leurs portées varie entre 78 et 80 m. chacune. Six de ces travées surplombent la Rivière-des-Prairies, tandis que les quatre autres constituent les structures d'accès.

Sur l'Île de Montréal, les voies d'approches enjambent le boulevard Gouin pour abouter le pont jumelé au boulevard Pie IX. Sur l'Île Jésus, il a fallu abaisser le tablier de l'ancien pont pour que le nouvel ensemble jumelé puisse passer sous un viaduc construit dans l'alignement du boulevard Lévesque, longeant la Rivière-des-Prairies.

Le tablier, également en béton armé, ménage une voie carrossable de 11,58m de largeur pour recevoir deux pistes de roulement entre un garde-roues du côté du pont jumeau et un trottoir de 1,82m du côté amont de la rivière.

Le pont Pie IX se présente en 1967, comme un nouveau jalon dans la réalisation d'un plan d'ensemble poursuivi conjointement par les ministères des Travaux publics et de la Voirie pour multiplier les voies d'accès et de sortie de l'Île de Montréal dans toutes les directions. Pour atteindre cet objectif, le ministère des Travaux publics avait déjà jumelé les ponts Honoré-Mercier, Galipeault et Taschereau et construit le pont de l'Île-aux-Tourtes sur la rivière Ottawa.



1970 - Cinq ans plus tard, dans le but de décongestionner la circulation aux heures de pointe sur le boulevard Pie-IX, la voie sud du pont est entièrement reconstruite. C'est une décision pouvant paraître excessivement prématurée mais qui fut prise principalement à la suite d'une étude économique justifiant le remplacement. Et ceci en tenant compte dans une moindre mesure de l'état précaire de la dalle et des glissières de la partie ancienne et des critiques répétées sur l'apparente faiblesse du pont dans les médias locaux.



Travaux préliminaires, en vue de la reconstruction de la voie Sud du pont Pie-IX, été 1970

Photo : Ministère des transports du Québec



Pont Pie-IX 1976



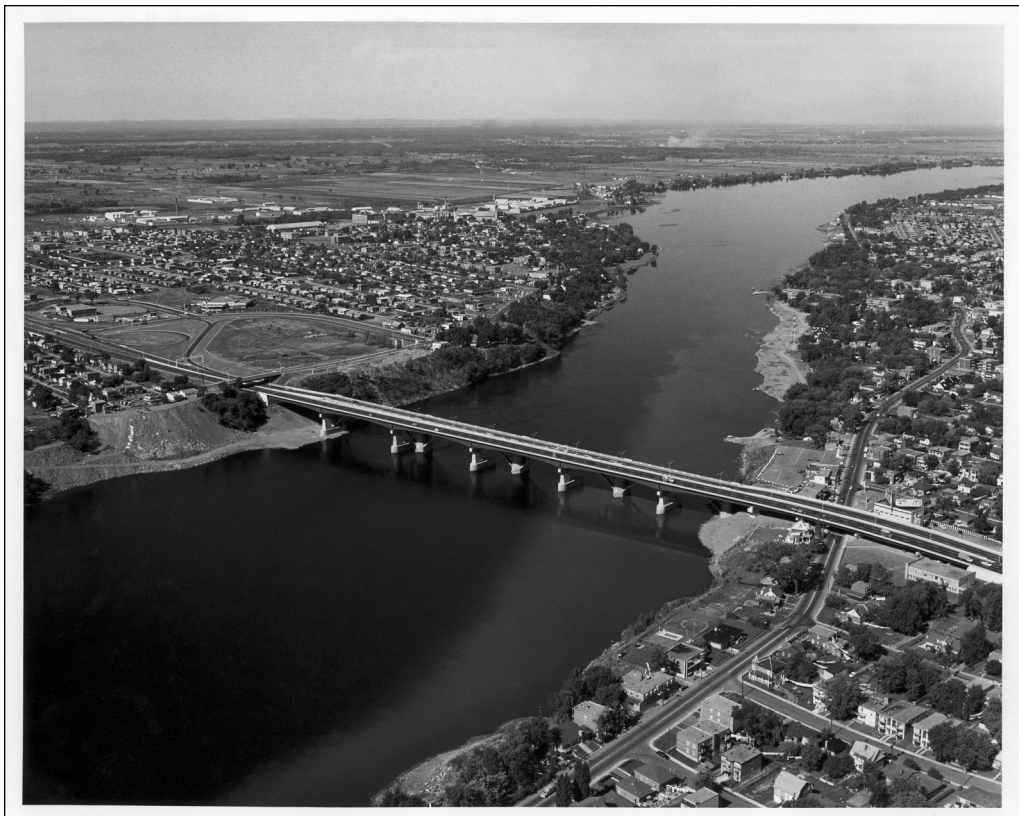
Pont Pie-IX 2004

Photo : Jean-Paul Guiard



Pont Pie-IX 2006

Photo : Jean-Paul Guiard



Photos aériennes du pont Pie-IX - (Ministère des transports du Québec)



Pont Pie-IX 2013 - Photos : Jean-Paul Guiard