

Pont Laurier de l'Île Bourdon : train de banlieue demain !

par Laurent Deschamps.

Quiconque emprunte le pont Pierre-Legardeur peut observer que l'île Bourdon est reliée aussi à Montréal par un autre pont, le pont Laurier. La seconde portion qui relie le nord de l'île à Charlemagne, est moins visible et peu connue. Depuis sa construction, ce pont ferroviaire a facilité les communications entre Montréal et la région de Lanaudière, jusqu'à Shawinigan. Si le pont de bois, construit à cet endroit, entre 1804 et 1806, par l'homme d'affaires Thomas Porteous, n'a pas résisté à la puissance des glaces lors de la débâcle, le pont



Laurier a toujours résisté depuis plus de 110 ans.

L'île Bourdon et le pont Laurier. Photographie de Laurent Deschamps

Le pont Laurier, pont des gros chars, fut construit suite à une promesse de Sir Wilfrid Laurier faite à Charlemagne en 1901. Trois ans plus tard, un pont avec une voie unique de chemin de fer reliait Montréal à la banlieue Est et allant jusqu'à Shawinigan pour répondre aux besoins de l'industrie. Cette voie ferrée devint la continuité d'un tronçon existant depuis 1896 entre le quartier Hochelaga et l'extrémité est de l'île de Montréal.

De plus, on a placé de chaque côté du pont une passerelle de dix pieds de large, pour libre circulation des piétons, des voitures hippomobiles ou motorisées.

L'intérêt pour ce pont et pour une telle nouveauté de circulation fit délaisser la grande traverse mise en place, lors de l'arrivée du chemin du Roy en 1737, entre le bout de l'île de Montréal et Repentigny. Favorisant Charlemagne, Saint-Paul L'Ermitte (Le Gardeur), L'Assomption et Joliette, les usagers du pont Laurier se détournent de Repentigny.

La population de l'est de Montréal avait une communication rendue facile vers la campagne : les sorties estivales sont courantes pour y trouver la simple liberté et l'intérêt du grand air. L'arrivée de la petite bourgeoisie de Montréal dans cette campagne paisible a permis le développement de nouveaux commerces (restaurants et stations-service ou pompes à essence pour satisfaire la clientèle, et que dire des plages et de la baignade). Dans les années 1905-1925, un goût remarqué pour la vie de chalet a attiré de nouveaux résidents sur les rives du fleuve et du long de la rivière L'Assomption. S'ajoutent de nouveaux propriétaires fortunés sur les berges du fleuve et de la rivière.

Bientôt 2013, les intérêts changent et l'activité est inversée : ce sont les banlieusards qui espèrent enfin un transport ferroviaire conduisant au centre ville de Montréal (PROJET DU TRAIN DE L'EST).

Parution : Hebdo Rive Nord, p. 40, 14 septembre 2012.