Document generated on 06/11/2025 12:38 a.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Le canal de Lachine
L'eau à l'oeuvre

Yvon Desloges

Number 93, Summer 2002

Les canaux ou l'eau apprivoisée

URI: https://id.erudit.org/iderudit/16227ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Desloges, Y. (2002). Le canal de Lachine : l'eau à l'oeuvre. *Continuité*, (93), 29–36.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2002

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

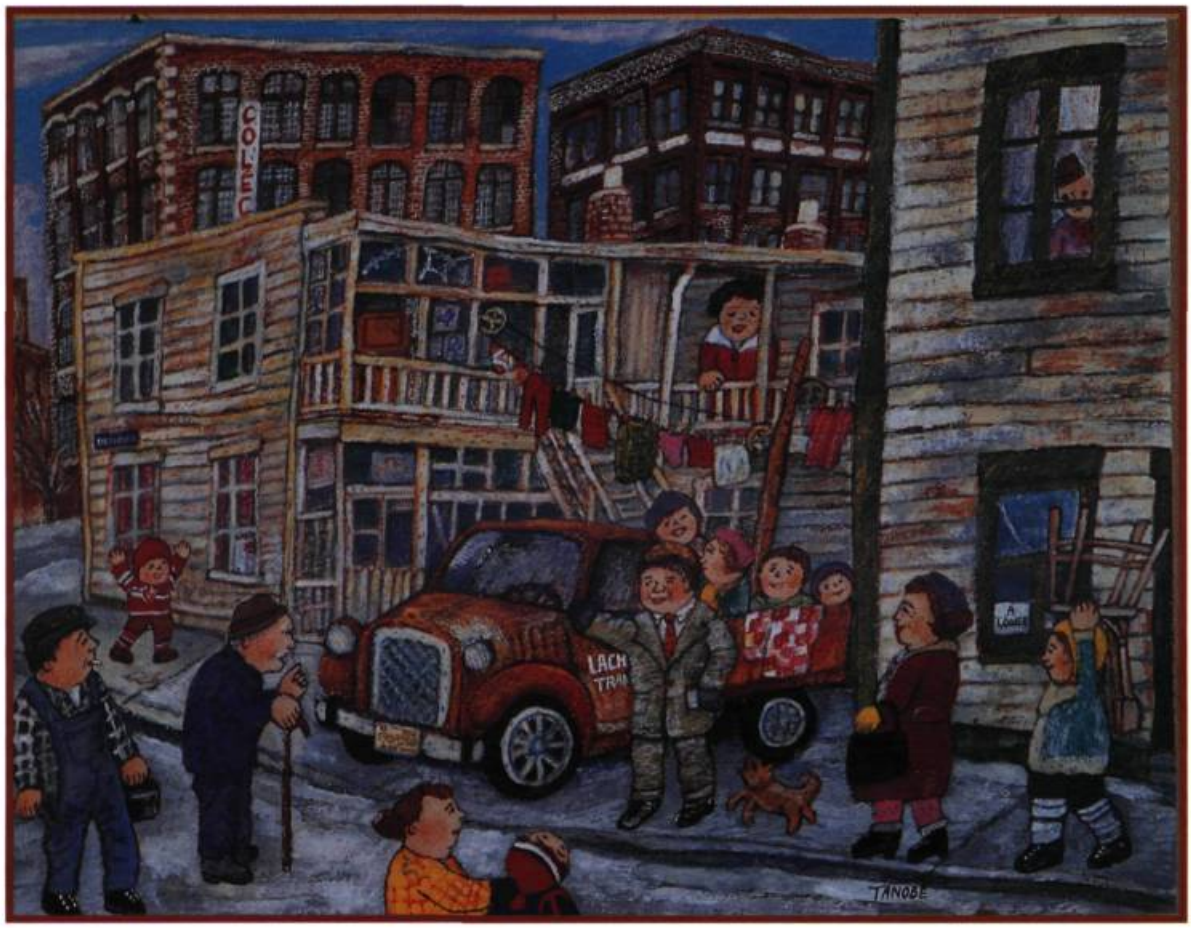
This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

LE CANAL DE LACHINE

L'eau à l'œuvre



Dans Bonheur d'occasion, *Gabrielle Roy dépeint avec finesse la réalité du quartier ouvrier de Saint-Henri. Cependant, l'évocation du lien entre la voie d'eau et le monde usinier demeure fragmentaire.*

par Yvon Desloges

« La maison où Jean avait trouvé un petit garni se trouvait immédiatement devant le pont tournant de la rue Saint-Augustin. Elle voyait passer les bateaux plats, les bateaux-citernes dégageant une forte odeur d'huile ou d'essence, les barges à bois, les charbonniers, qui tous lançaient juste à sa porte leurs trois coups de sirène, leur appel au passage, à la liberté, aux grandes eaux libres qu'ils retrouveraient beaucoup plus loin, lorsqu'ils en auraient fini des villes et sentiraient leur carène fendre les vagues des grands lacs. »

Sous la plume de Gabrielle Roy, le paysage maritime est campé, mais il apparaît davantage comme un prétexte à l'évasion que comme un élément du quotidien. La réalité s'évanouit au profit de l'imaginaire que l'appel du large renforce. Mais le canal de Lachine est plus qu'un simple ouvrage artificiel qui traverse Saint-Henri : il est à l'origine de l'établissement des usines qui se sont implantées dans ce quartier montréalais comme un peu partout ailleurs le long de ses rives. En effet, le canal n'est pas qu'une voie d'eau, il

Le départ pour la cabane à sucre, ***une toile de l'artiste Miyuki Tanobe qui a illustré l'œuvre de Gabrielle Roy*** **Bonheur d'occasion** ***en 1982, au grand plaisir de cette dernière.***

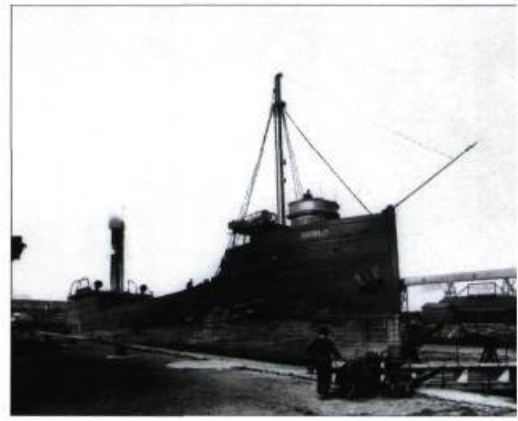
Photo : Charlotte Rossmandler

pourvoit aussi les industries en énergie et les alimente en eau.

La voie d'eau

Le canal de Lachine prend, dès sa construction en 1821-1825, la tête d'un réseau fluvial, le plus long réseau intérieur navigable au monde. Il apparaît comme une intervention nécessaire pour contrer un formidable obstacle à la navigation. L'accident géographique que constituent les rapides de Lachine fait que l'on doit obligatoirement effectuer à Montréal un transbordement de marchandises et un changement de batellerie pour acheminer les marchandises vers l'intérieur du continent. Les océaniques ne peuvent en effet accéder qu'aux deux premiers biefs du canal. Ainsi, par ses quais et ses entrepôts, le canal devient un point de convergence entre les navires de haute mer et la batellerie intérieure. La logique des opérations du canal impose l'apparition de nouveaux types de bateaux, spécifiquement adaptés aux écluses. Par ailleurs, une aussi longue voie navigable ne manquera pas de donner ses lettres de noblesse à une marine marchande qui, bien que limitée par rapport à celle des voisins américains, n'en constitue pas moins un autre facteur, méconnu celui-là, du développement du Canada naissant. Ainsi, le port, incluant les deux premiers biefs du canal connus sous l'appellation de terminus de Montréal, devient le plus important port intérieur au Canada.

Le premier élargissement de la voie d'eau entre 1843 et 1848 fournit l'occasion aux administrateurs de la voie navigable de créer une source d'énergie et d'attirer nombre d'industries en quête d'énergie et d'eau à bon marché. Il s'agit ici d'énergie hydraulique directe, produite à certains points spécifiques du canal, et non pas d'hydroélectricité, générée par des barrages. Les écluses étant situées à des points de dénivellation, elles apparaissent comme des endroits propices à la production d'énergie hydraulique. Les navigateurs et industriels manquent toutefois d'eau, les uns pour assurer une profondeur minimale au chenal de navigation, les autres pour satisfaire leurs procédés industriels. En conséquence, le canal est élargi une seconde fois entre 1874 et 1883. À cette époque, on le surnomme « Little Lowell », en référence au célèbre complexe industriel textile de la Nouvelle-Angleterre. Toutefois, l'exploitation de cette énergie hydraulique est circonscrite à trois endroits le long du canal et offre un potentiel limité. Aussi faut-il trouver une autre source énergétique pour les industriels toujours plus nombreux à vouloir s'établir sur les rives du canal.



Dans l'écluse n° 1 du canal de Lachine, le bateau Simla.

Photo : Archives nationales du Canada, coll. Andrew A. Merrilees, PA202435

Parc et aqueduc industriels

La vapeur et son associé par excellence, le charbon, prennent alors la relève. Là encore, le canal de Lachine s'affirme comme un point stratégique quand y apparaissent les charbons de la Nouvelle-Écosse, de la Pennsylvanie et même du Royaume-Uni. Mieux, un joueur industriel majeur s'établit à proximité du canal

Un parc industriel bien garni

Parmi les 17 secteurs de production de l'industrie canadienne identifiés en 1948, tous ont été présents dans le corridor industriel du canal de Lachine avant 1939. Bon an mal an, le parc industriel du canal comptait environ une centaine d'usines en activité, du moins depuis les années 1880.

En 2002, on y trouve plus de 60 complexes industriels appartenant à 12 secteurs de production. Ces complexes usiniers reflètent l'évolution générale de l'industrie manufacturière canadienne autant dans ses grandes phases que dans ses productions. Si le bois et ses sous-produits sont disparus tôt du corridor, il est normal de ne pas en retrouver de traces dans les usines actuelles. Quant au caoutchouc, sa production n'y a duré que quelques années, alors que peu de renseignements sont disponibles sur la seule usine de pâtes et papier en activité avant 1939.

Certaines entreprises ou leurs usines connaissent une longévité exceptionnelle. C'est le cas, notamment, du regroupement Ogilvie (plus de 155 ans), de la raffinerie Redpath (environ 125 ans), de Robin and Sadler (plus de 100 ans), de Swing Paint (plus de 100 ans), de Dominion Bridge (plus de 100 ans) et de Stelco (environ 90 ans). Au moins 20 entreprises sont d'ailleurs toujours actives. De celles-ci, 10 conservent leur fonction d'origine : Ogilvie et Robin Hood (minoteries), Swing Paint, Standard Chemical et Nutrite (produits chimiques), Sidbec-Dosco (maintenant Ispat-Sidbec, fer et acier), Alstom (matériel de transport), Building Products (matériaux de construction), Sun Oil et Imperial Oil (pétrole et charbon). Trois usines utilisent des équipements ou des procédés mis en place il y a plus de 60 ans : Sidbec-Dosco, Robin Hood et Swing Paint. Jusqu'en mars 2001, la Dominion Wadding fonctionnait encore avec une machinerie qui datait de la fin du XIX^{e} siècle et du début du XX^{e} siècle. Elle a depuis cessé ses activités et elle est maintenant convertie en lofts.

Un certain nombre d'industries se distinguent par la place importante ou avant-gardiste qu'elles ont détenue au sein de l'industrie canadienne. Montreal Rolling Mills (devenue Stelco) fut le premier producteur canadien de tuyaux de fer; Simmons Ltd., la plus importante compagnie de matelas du Commonwealth ; Merchants Manufacturing, la deuxième usine de cotonnade en importance au pays; Northern Electric, la plus importante manufacture de ce type au Canada; la raffinerie Redpath, la première usine de sucre au Canada; Ogilvie Flour, la plus importante minoterie familiale au monde au XIX^{e} siècle et la plus importante du Commonwealth au XX^{e} siècle; et les ateliers Alstom ont repris le flambeau des mains du Canadien National et du Grand Tronc, symbole par excellence de l'histoire ferroviaire du pays.

et cautionne la demande en charbon: le Grand Tronc installe en effet ses ateliers et ses cours de triage entre le canal et le fleuve. La plaque tournante que constitue le canal en est renforcée; non seulement est-il le point de rencontre des navires, mais il devient également le point de convergence du transport par rail. Sur le plan énergétique, les industriels montréalais peuvent alors négocier avec les fournisseurs de l'une et l'autre source d'approvisionnement en charbon et maintenir des prix concurrentiels. De « Little Lowell », le canal deviendra la « Smoky Valley ». Toutefois, la Grande Guerre (1914-1918) dissipe peu à peu les nuages de suie: le charbon, réquisitionné pour la guerre, devient trop cher pour les industriels. L'électricité générée par des centrales à bonne distance de l'île de Montréal s'avère alors une mesure de remplacement de première importance pour les industriels du canal qui y recourent, poussés par la conjoncture.

Le canal continue néanmoins d'exercer un attrait certain sur les industriels. Ils y trouvent des installations de transbordement des matières premières, mais aussi l'eau dont ils ont besoin. En effet, outre ses fonctions de voie navigable et de pourvoyeur énergétique, le canal remplit également celle d'aqueduc industriel. Cette triple fonction contribue à attirer, entre 1846 et 1945, près de 600 entreprises différentes, qui couvrent tout le spectre de la fabrication manufacturière, dans les secteurs autant lourds que légers. De fait, des usines représentant chacun des 17 grands secteurs manufacturiers (depuis les aliments et boissons au fer et à l'acier en passant par les produits chimiques, les appareils électriques, le caoutchouc...) se retrouvent sur les berges du canal à un moment ou à un autre au cours de cette période. C'est ainsi que le corridor du canal devient le principal centre manufacturier canadien.

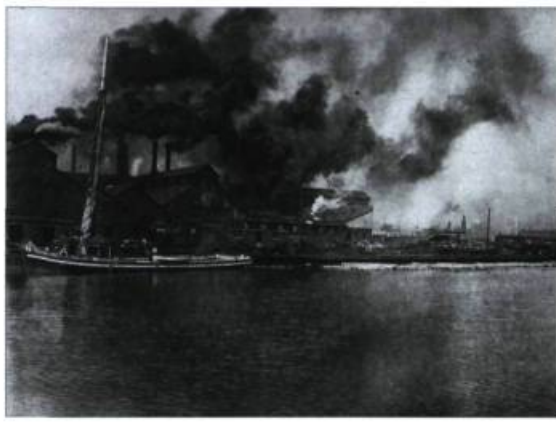
La présence d'acteurs manufacturiers d'une telle importance attire nombre de fournisseurs qui s'établissent à proximité. Ainsi, l'installation des ateliers du Grand Tronc entraîne l'arrivée de fabricants de

Un lieu historique national

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a recommandé en 1996 que le canal de Lachine soit reconnu comme un lieu historique national. Cette recommandation est motivée d'abord par le fait que, dès 1929, cette voie d'eau est reconnue d'importance historique parce qu'elle est partie intégrante d'un réseau qui relie le cœur du continent et les Grands Lacs à l'océan Atlantique. À cause des dimensions uniformisées de ses écluses, le réseau a donné naissance à une forme particulière de batellerie, le *canaller*, dont les dimensions sont adaptées à celles des écluses.

On a aussi voulu reconnaître l'importance des infrastructures hydrauliques du canal de Lachine qui permettent de générer de l'énergie afin d'alimenter les usines. Les trois sites hydrauliques que constituent les emplacements de la rue Mill, les écluses Saint-Gabriel et celles de la côte Saint-Paul ont fourni de l'énergie hydraulique à une quarantaine d'entreprises au cours du XIX[e] siècle et à quelques-unes au cours du XX[e] siècle. De nos jours, une partie des canaux de fuite de Saint-Gabriel est toujours visible alors que des turbines sont toujours présentes dans le sous-sol des terrains adjacents à la rue Mill. Les inestimables vestiges archéologiques du complexe hydraulique de la côte Saint-Paul ont failli disparaître en 2001.

Le troisième motif justifiant la reconnaissance du canal de Lachine comme lieu historique national est lié à l'importance de son corridor industriel qui constitue l'une des principales concentrations manufacturières du pays. Ce « parc industriel », d'une exceptionnelle diversité, retrace les grandes phases de l'industrialisation au Canada.



Un bateau au mouillage en face des usines de laminage qui bordent le canal.

Photo: Archives nationales du Canada, coll. Andrew A. Merrilees

Des vestiges industriels menacés

Le corridor du canal de Lachine recèle plus de 25 000 vestiges, dont la grande majorité se retrouvent aujourd'hui à l'état archéologique. Des ouvrages de génie, des industries en ruine, des infrastructures d'apport en énergie et des strates successives d'urbanisation témoignent de façon concrète de l'histoire du canal. Devant cet énorme potentiel, les premières explorations du sous-sol, menées récemment lors des travaux d'aménagement des abords et de réouverture du canal à la navigation de plaisance, peuvent paraître plutôt modestes. Les données glanées de ces interventions ont cependant mis en lumière l'ampleur et la complexité de cette grande initiative humaine qu'a été le canal de Lachine. De l'extrémité amont jusqu'aux portes du Vieux-Port, les recherches ont livré de nombreux détails inédits sur le mode de construction des écluses, le fonctionnement des mécanismes de ponts, la disposition rythmée des hangars le long des bassins et la succession de plusieurs générations d'industries. Le corpus des connaissances s'est infiniment enrichi sous le regard à la fois minutieux et englobant de l'archéologie.

Mais pour retirer toute l'information que contiennent les vestiges, il faudrait qu'ils puissent demeurer en place suffisamment longtemps. Or, dans le sillon du projet de revitalisation du canal, on assiste à un développement fébrile des propriétés privées sur ses rives, un développement qui met parfois en péril les ressources patrimoniales, le fondement même de la commémoration de ce lieu historique. Plus d'une dizaine de complexes industriels sont ainsi disparus au cours des dernières années sans qu'on puisse les expertiser. Le riche patrimoine industriel du corridor du canal de Lachine deviendra-t-il la victime de projets trop ambitieux et d'une structure de protection trop peu incitative ? Ne faudrait-il pas documenter le passé avant de construire l'avenir ?

Gisèle Piédalue, archéologue à Parcs Canada

La masse critique des industries présentes sur les berges du canal de Lachine suscite un formidable essor industriel à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Aujourd'hui, ce patrimoine industriel fait l'objet de reconversions de toutes natures.
Photo : Linda Turgeon

roues, de suspensions et de voitures, de scieries ainsi que de cabinets d'ébénistes pour la finition des voitures de passagers qui nécessite, outre le bois pour les banquettes, du rembourrage et des tissus pour les recouvrir. La masse critique des industries présentes sur les berges du canal suscite ainsi un formidable essor industriel.

L'urbanisation des rives

Par ailleurs, certaines entreprises embauchent quelques centaines, voire quelques milliers de travailleurs. De fait, le complexe usinier du canal emploie près de 4000 travailleurs en 1871, et environ 28 000 durant l'entre-deux-guerres, soit plus d'un emploi manufacturier sur cinq. Une telle présence a une conséquence immédiate : l'arrivée massive de travailleurs a des répercussions considérables sur l'urbanisation des rives.

Si les ouvriers et leurs familles décident de s'établir à proximité de leur lieu de travail, c'est que les salaires qu'ils touchent ne leur permettent pas d'emprunter les transports en commun. Ainsi apparaissent dans le paysage du canal, à la porte de Montréal, Sainte-Cunégonde et Saint-Henri sur la rive nord, Saint-Gabriel et Côte-Saint-Paul sur la rive sud, alors que le faubourg Sainte-Anne existait déjà, peuplé en bonne partie d'Irlandais dont les ancêtres avaient creusé le premier canal. À l'extrémité ouest du canal, la municipalité de Lachine prend son essor après quelques décennies d'accalmie lorsqu'elle consent, elle aussi, certains avantages financiers en vue d'attirer des industries dans ses limites juridiques. Entre ces deux concentrations humaines apparaissent timidement les municipalités de Saint-Pierre et de LaSalle.

L'impératif économique est donc fort pour ces municipalités naissantes. Leur développement, intimement lié à celui des spéculateurs fonciers, ne laisse que peu de place à l'embellissement et aux espaces publics. En corollaire, le développement urbain étant tributaire des « développeurs », il faut rentabiliser les espaces et les maisons, de sorte que les conditions de logement laissent parfois à désirer, certains ménages étant relégués aux fonds de cour. La cité-jardin ne s'impose pas en bordure du canal, d'autant moins que, lorsque la vapeur y règne, il pleut de la suie. Ces nuées de suie causent inévitablement des problèmes de santé aux travailleurs vivant dans ce milieu industriel où sévissent déjà la mortalité infantile, la tuberculose et autres problèmes de santé publique.

Un lieu riche et complexe

Gabrielle Roy a partiellement saisi la réalité aux abords du canal de Lachine. Elle a compris que le canal n'est pas un terrain de jeu : les usines et les entrepôts l'emmurent littéralement avec la façade presque ininterrompue d'édifices industriels qu'ils constituent. Sa perception de la dimension maritime demeure néanmoins superficielle. Pour elle, Saint-Henri est un monde ouvrier et usinier. Sous sa plume, le canal apparaît accessoire, car il ne s'agit que d'un ouvrage artificiel dont peu de résidants du quartier tirent leur gagne-pain. Acteurs et paysage évoluent en parallèle et partagent peu de liens. Pourtant, tout dans ce corridor est interrelié.

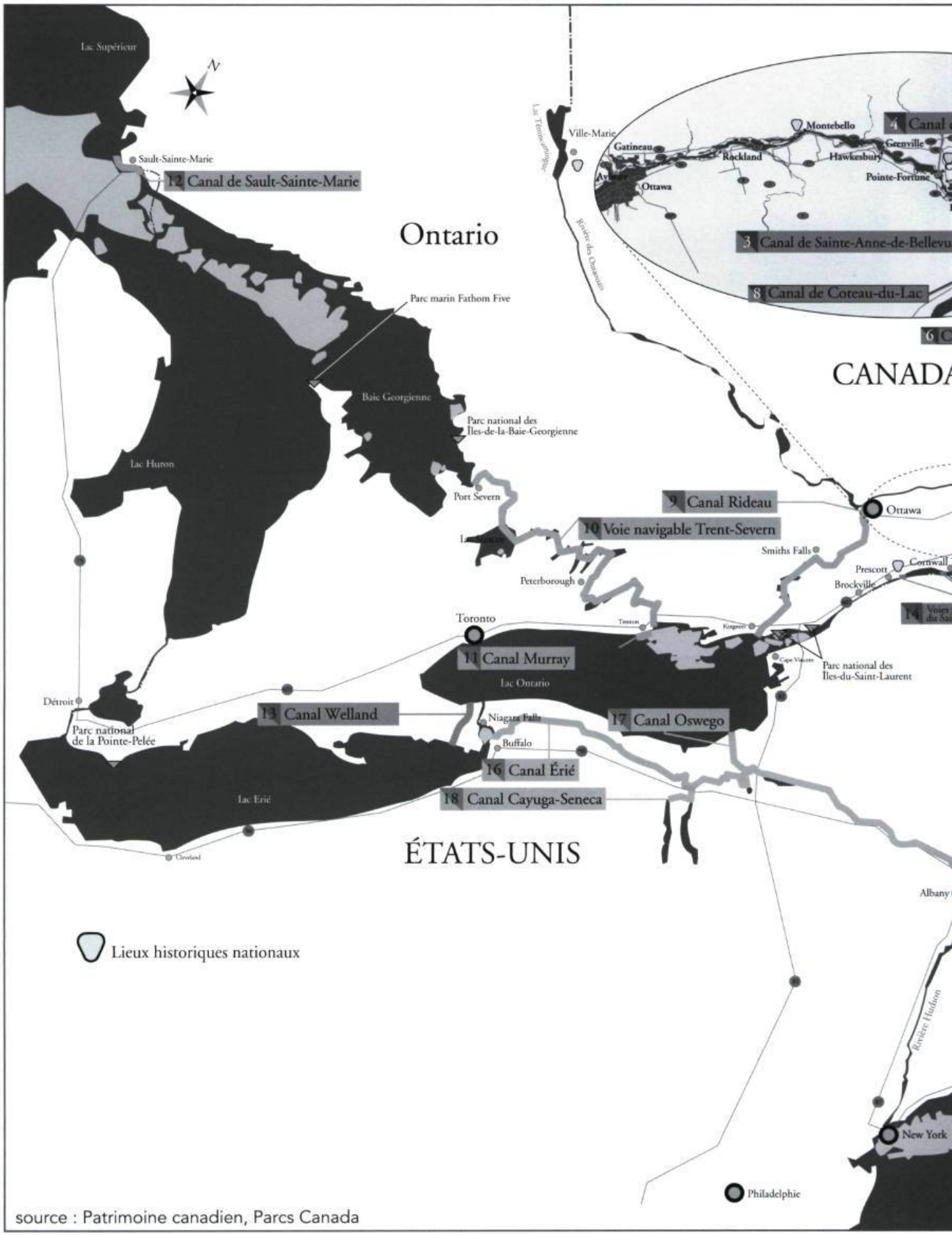
Les vannes et les déversoirs du canal de Lachine attirent industries et travailleurs dans ce qu'il convient d'apprécier comme le berceau de l'industrialisation au Canada. Outre le lien navigable, il faut y voir un corridor industriel, l'un des seuls au Canada, et l'origine d'une extension de l'urbanisation de Montréal aux XIX^e et XX^e siècles. Ces trois pôles de dynamisme, navigation, industrialisation et urbanisation, peuvent s'opposer à certaines occasions, mais ils demeurent interdépendants.

Yvon Desloges est historien à Parcs Canada.

Aide-mémoire

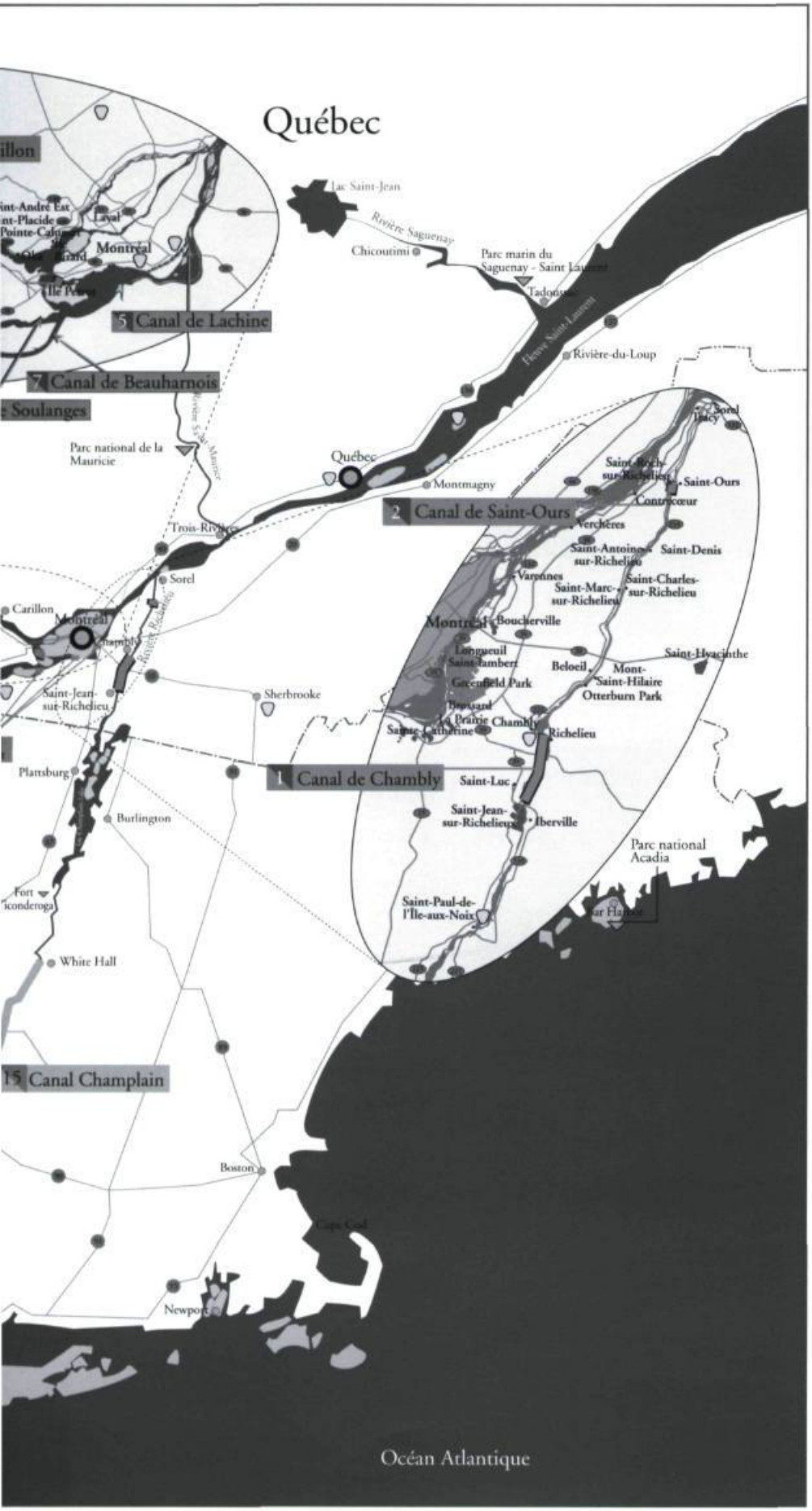
- Le canal est construit entre 1821 et 1825.
- Il est élargi une première fois entre 1843 et 1848.
- Les premiers lots hydrauliques sont affermés en 1846.
- Un second élargissement a lieu entre 1874 et 1883.
- Le canal est partiellement fermé à la navigation à compter de 1960 et sa fermeture définitive à la navigation a lieu en 1970.
- Sa réouverture à la navigation de plaisance est officielle depuis mai 2002.

Le nouveau bassin Peel.
Photo : Parcs Canada, François Granger



source : Patrimoine canadien, Parcs Canada

Les canaux du Canada



1. Canal de Chambly (1843)
   - 9 écluses, 7 ponts, 20 km de long
2. Canal de Saint-Ours (1849)
   - 1 écluse, 1 barrage
3. Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue (1843)
   - 1 écluse
4. Canal de Carillon (1833)
   - 1 écluse
5. Canal de Lachine (1825-1970, ré-ouverture 2002)
   - 5 écluse, 15 ponts
6. Canal de Soulanges (1899-1959)
7. Canal de Beauharnois (1845-1899)
8. Canal de Coteau-du-Lac (1779-1858)
9. Canal Rideau (1832)
   - 47 écluses, 202 km de long
10. Voie Navigable Trent-Severn (1920)
    - 44 écluses, 1 ber roulant, 386 km de long
11. Canal Murray (1890)
    - 2 ponts, 12 km de long
12. Canal Sault-Sainte-Marie (1895)
    -1 écluse
13. Canal Welland (1959)
    - 8 écluses, 48,4 km de long
14. Voies Maritimes du Saint-Laurent (1959)
    - 7 écluses, 298,7 km de long
15. Canal Champlain (1822)
    - 11 écluses, 96,5 km de long
16. Canal Erié (1825)
    - 36 écluses, 544 km de long
17. Canal Oswego(1829)
    - 8 écluses, 39 km de long
18. Canal Cayuga-Seneca (1828)
    - 4 écluses, 148 km de long

Des travaux colossaux

Les travaux d'agrandissement du canal de Lachine en 1874.

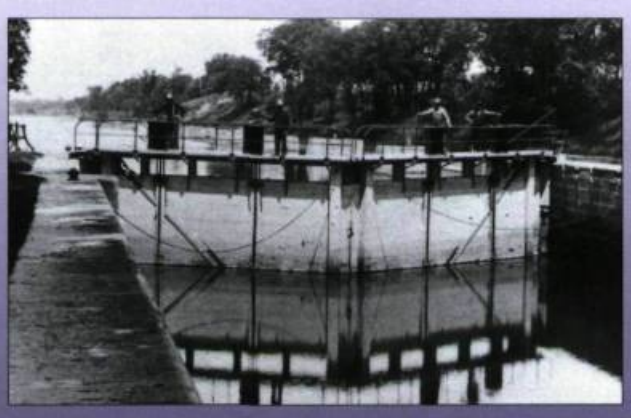
Ill. : Estampe de W. Sheuer, Archives nationales du Canada

La construction des canaux a été une entreprise titanesque. Bien qu'on ait construit des canaux à différentes époques, une véritable fièvre des canaux s'empare des bâtisseurs de l'Amérique pendant la première moitié du XIX[e] siècle. De 1800 à 1850, les canaux de l'Outaouais, du Richelieu, du Saint-Laurent et le canal Rideau sont construits. Du côté américain, 23 États voient des canaux sillonner leur paysage, dont l'impressionnant canal Érié. L'ensemble de ces projets représente plusieurs milliers de kilomètres de canaux, des centaines d'écluses, des dizaines de barrages et d'innombrables structures connexes. Ces travaux nécessitent des chantiers gigantesques, des milliers d'hommes creusant au pic et à la pelle 12 heures par jour, des centaines de chevaux et nombre de charrettes, de grues et de mécanismes ingénieux, souvent dépourvus de moteurs. La construction des canaux en Amérique, c'est la « Baie-James » de la première moitié du XIX[e] siècle.

B. H.

Des artisans aux compétences variées

Le fonctionnement et l'entretien des canaux ont donné lieu au développement d'une main-d'œuvre gouvernementale aux compétences des plus variées : éclusiers, pontiers, manœuvres, charpentiers, menuisiers, forgerons, machinistes, plongeurs, peintres, horticulteurs, gestionnaires, ingénieurs, architectes, électriciens et... allumeurs de réverbères.



Des éclusiers au canal de Saint-Ours en 1903.

Photo : Coll. Parcs Canada

Le nombre d'employés a fluctué selon les crises économiques, les périodes de prospérité, les guerres, les travaux en cours et les politiques d'emploi du gouvernement fédéral. En 1911, plus de 655 employés travaillent aux canaux du Québec, organisation qui régit alors les canaux de Chambly, de Saint-Ours, de Lachine, de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Soulanges, de Carillon et de Grenville. Aujourd'hui, une centaine de personnes continuent à faire fonctionner et à entretenir des mécanismes parfois anciens, parfois modifiés au fil des ans. Souvent, ils perpétuent les gestes d'antan et sont les gardiens d'un savoir traditionnel. Depuis une quinzaine d'années, cette main-d'œuvre, autrefois presque exclusivement masculine, compte de plus en plus de femmes.

B. H.

Marins d'eau douce

Monsieur Maurice Brouillette devant la barge Ethel Tombs *en 1950. De 1953 à 1958, monsieur Brouillette a navigué sur des barges entre Montréal et New York.*

Photo : Coll. Maurice Brouillette

L'imagerie populaire associe les marins à la haute mer, mais de nombreuses personnes ont gagné leur vie sur des bateaux conçus pour la navigation intérieure. Partir, manœuvrer de lourdes embarcations sur des cours d'eau sinueux et peu profonds, puis faire face à des tempêtes sur des lacs aux dimensions étonnantes. Se réveiller le matin sur une eau plate comme un miroir. S'éloigner des amis et de la famille, des amours aussi. Vivre dans un espace clos, partager son intimité avec des compagnons de route et n'avoir aucun refuge en cas de conflits. Développer des amitiés sans pareilles. Vivre entouré d'eau et de bois et, après quelques jours, accoster au port de l'une des plus grandes villes du monde. On imagine aisément les marins de transatlantiques vivre ces expériences, mais des milliers d'hommes (et quelques femmes) ont connu cette vie singulière en affrontant les hauts-fonds du Richelieu, les tempêtes des Grands Lacs et la brume de l'Outaouais.

B. H.