

# Les paysages urbains historiques des canaux de Lachine et de Chambly : une démarche exploratoire<sup>1</sup>

*par Alain Gelly, historien, Parcs Canada et  
Matthieu Paradis, conseiller en gestion des ressources culturelles Parcs Canada*

---

<sup>1</sup> Ce texte est une version revue et très largement augmentée d'un article des mêmes auteurs paru dans le numéro 4, volume 25 de la revue *Histoire Québec*.

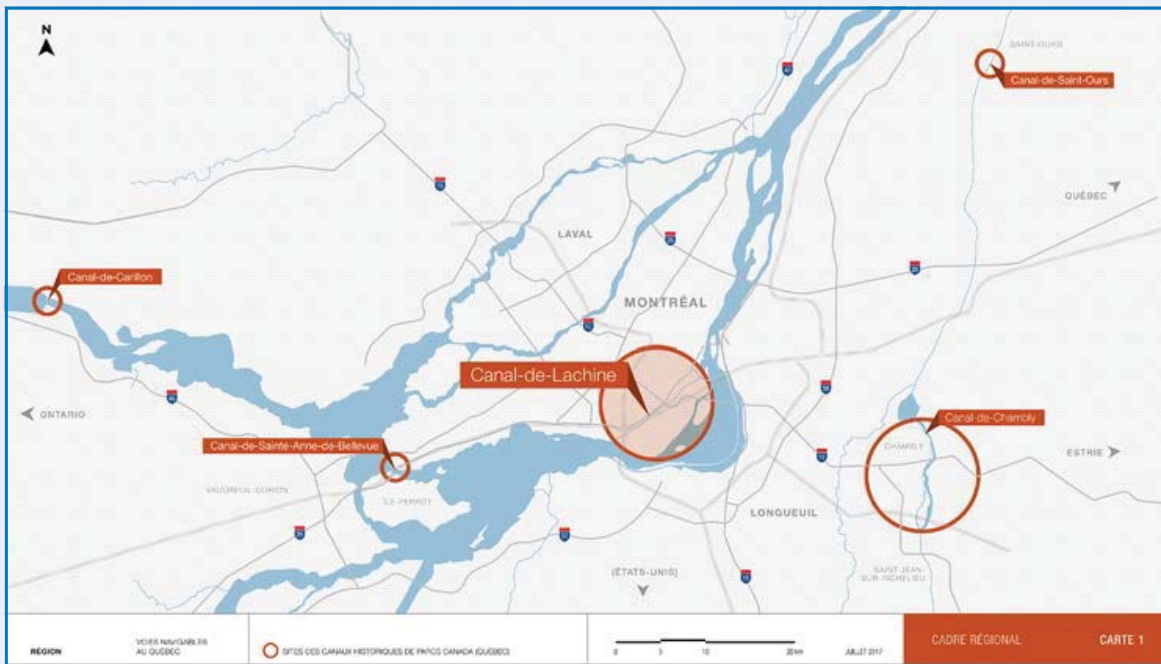
À l'aube du 200<sup>e</sup> anniversaire de sa construction, amorcée en 1821, le canal de Lachine constitue un bon exemple de paysage du mouvement, de par sa nature, et de paysage en mouvement, tant par son historicité que par l'aspect pluriel de son paysage. Par son paysage urbain hérité, ce canal est marqué par les traces de son passé industriel et portuaire ainsi que par les récents projets, surtout résidentiels, qui l'ont modifié de manière durable. Aujourd'hui encore, en raison des pressions de l'importante requalification urbaine en cours, le paysage limitrophe de ce lieu historique national (LHN) poursuit sa mutation. Comme ce canal compte 14,5 kilomètres de rives s'étendant de part et d'autre de sa voie navigable, une telle description peut différer selon le secteur choisi. Par exemple, les installations portuaires se retrouvent à l'est du canal, d'où la nécessité d'effectuer des analyses sectorielles de ce paysage polymorphe.

*A contrario* du rythme rapide du changement ayant eu lieu au canal de Lachine, le paysage du canal de Chambly, au cours de ses quelque 175 ans d'histoire, s'est quant à lui caractérisé par sa lente évolution. Cela étant, il ne faut pas confondre un rythme lent avec immuabilité. En effet, si sur la majeure partie de son parcours ce paysage est demeuré soit rural, soit périurbain, il n'en va pas de même pour les secteurs limitrophes de ses entrées amont et aval. Ainsi, à Saint-Jean-sur-Richelieu, on observe les traces d'un passé industrialo-portuaire et urbain, tandis qu'à Chambly, celles-ci sont surtout urbaines ou encore liées aux activités d'intendance et d'entretien du canal de Chambly.

Que le rythme de transformation du paysage soit accéléré le long du canal de Lachine ou, en comparaison, plus lent le long du canal de Chambly, Parcs Canada, hors de son territoire administré, dispose surtout d'un pouvoir de sensibilisation quant aux transformations en cours de leur environnement immédiat. Ce pouvoir consiste principalement à faire partager ses préoccupations patrimoniales afin que celles-ci soient prises en compte. Ainsi, tout le travail abattu par Parcs Canada pour mieux cerner et comprendre le paysage des canaux de Lachine et de Chambly s'inscrit dans cette volonté de préserver et de mettre en valeur ces LHN. Le présent article entend analyser le paysage du canal de Lachine, tant de manière rétrospective que chronologique, tandis que pour le canal de Chambly, cette analyse sera strictement chronologique. Mais avant de procéder à cette analyse, on se doit de présenter rapidement le réseau des canaux au Québec, le concept de paysage urbain historique ainsi que la méthodologie et la démarche employées, en plus de dresser des portraits sommaires de l'évolution du paysage de ces deux canaux.

### **Des canaux historiques au Québec**

Partie intégrante du réseau national des canaux du Canada, la plupart des canaux toujours opérationnels du Québec seront désignés, à partir des années 1920, comme des lieux d'importance historique nationale par le gouvernement du Canada. Depuis les années 1970, période où il est devenu le gestionnaire de la plupart d'entre eux, Parcs Canada a réalisé une multitude de travaux sur lesdits canaux. Ces derniers ont bien évidemment permis d'opérer les infrastructures des voies navigables, mais aussi



Carte 1 - Les canaux historiques au Québec administrés par Parcs Canada. Crédit : Unité des voies navigables au Québec

de respecter leur caractère historique. Pour les canaux historiques gérés par Parcs Canada au Québec, la seule ressource culturelle d'importance nationale<sup>2</sup> est le paysage culturel.

Pour des lieux comportant une seule écluse, et où les terrains administrés par Parcs Canada se trouvent dans un espace délimité autour de la voie navigable, la gestion du paysage peut paraître à première vue fort simple ; cela ne l'est pourtant pas. En effet, malgré que cet espace soit circonscrit au territoire d'une seule écluse, il n'en demeure pas moins que sa gestion nécessite d'inclure, selon la nature du territoire environnant, l'étude des paysages limitrophes. Si cela représente un véritable défi pour un canal ne comportant qu'une seule écluse, qu'en est-il de la gestion d'un paysage de voies navigables représentant de véritables corridors de navigation comme les canaux de Lachine et de Chambly, qui sont longs respectivement de 14,5 km et de 19 km? Rappelons aussi que le paysage longeant ces corridors de navigation s'est continuellement modifié à travers le temps. Malgré cela, ces voies navigables conservent toujours leur fonction d'origine comme « voie navigable opérationnelle » permettant de franchir les obstacles à la navigation, bien que le type de navigation empruntant ces voies ait, lui, changé, passant de la navigation commerciale à la navigation de plaisance.

Au canal de Lachine, en raison de l'amplitude du sujet, notre regard se concentre sur un secteur à haute densité paysagère s'inscrivant dans la longue durée, à savoir celui situé entre les écluses de Saint-Gabriel et celles de Montréal. L'analyse à rebours du

<sup>2</sup> Se définit comme une ressource ayant un lien direct avec les motifs justifiant la désignation d'un lieu historique national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC). Cette ressource permet de répondre, en partie, à la question : pourquoi ce lieu est-il important ?

paysage du secteur se limitera aux clichés aériens des années 2019, 1998 et 1965, panoramiques pour les années 1910 et 1890 et à une illustration à vol d'oiseau pour l'année 1854. Grâce à cette iconographie, nous serons à même de constater que la transformation radicale du paysage de ce canal n'est pas exclusive aux cinquante dernières années, quoique la remise en question du cours même de la voie d'eau du canal durant cette période soit majeure. Quant au canal de Chambly, nous concentrerons notre regard sur le secteur allant du pont n° 1 jusqu'aux écluses n<sup>os</sup> 4, 5 et 6. Dans ce cas précis, notre attention se portera sur une photo panoramique datant de 1904 ainsi que sur les photos aériennes des années 1989 et 2019.

En analysant à rebours le paysage du canal de Lachine et de manière chronologique les canaux de Lachine et de Chambly, on pourra mieux percevoir les avantages et inconvénients de ces méthodes d'analyse.

### **L'approche du « paysage urbain historique »**

Pour beaucoup, le terme « paysage » désigne une étendue de pays pouvant être appréciée du regard (un panorama) ou une perspective pittoresque, une vue spectaculaire peinte par un artiste (une toile). Il peut s'agir d'une étendue spatiale, naturelle ou transformée par l'être humain, qui présente une certaine identité visuelle ou fonctionnelle. Étant donné la diversité des points de vue, le concept même de « paysage » en est un à la fois pluriel et subjectif. C'est pourquoi la conservation d'un paysage est l'objet de maints enjeux. Ainsi, « les enjeux de protection, de mise en valeur et de gestion des paysages sont indissociables des actions posées par une vaste gamme d'acteurs publics, parapublics, privés, associatifs ou citoyens. » (Paquette *et al.* 2008 : 15) Cette situation s'applique particulièrement aux canaux historiques gérés par Parcs Canada au Québec (Carillon, Chambly, Lachine, Sainte-Anne-de-Bellevue et Saint-Ours) et ayant conservé, contrairement à d'autres lieux patrimoniaux possédant une vocation de canaux, comme Coteau-du-Lac, leur vocation de transport maritime<sup>3</sup>. Aux fins de mémoire, si l'agence fédérale possède un mandat de conservation et de mise en valeur des ressources patrimoniales pour les générations actuelles et futures, elle doit aussi maintenir la navigabilité de ses canaux afin que des embarcations puissent les emprunter.

Afin de concilier les objectifs communs provenant tant des acteurs du milieu que de ceux issus de la conservation du paysage, la notion de paysage urbain historique (PUH) adoptée en novembre 2011 par l'UNESCO nous apparaît comme fort prometteuse :

le paysage urbain historique s'entend du territoire urbain conçu comme la résultante d'une stratification historique de valeurs et d'attributs culturels et naturels, dépassant les notions de « centre historique » ou « d'ensemble historique » pour inclure le contexte urbain plus large ainsi que son environnement géographique (Art. 8).

---

3 Parmi les canaux ayant été désignés par le gouvernement du Canada, mais qui sont non opérationnels, seul celui de Coteau-du-Lac est un lieu historique national. Pour leur part, les canaux de Grenville, de Pointe-aux-Cascades et de Soulanges sont des événements d'importance historique nationale.

Dans l'article suivant, soit l'article 9, l'UNESCO énumère non seulement les divers éléments constitutifs de la structure (ex. : géomorphologie, topographie, hydrologie, environnement bâti), mais tient également compte de l'importance des « pratiques et valeurs sociales et culturelles, des processus économiques et des dimensions immatérielles du patrimoine en tant que vecteur de diversité et d'identité » (Site de l'UNESCO, consulté en 2020).

Cette notion de PUH constitue donc une excellente occasion de porter un nouveau regard, non seulement sur les zones de conservation, mais aussi sur les territoires historiques dans leur cadre urbain plus large. En ce sens, l'approche holistique de la gestion des paysages urbains mérite d'être explorée. Toutefois, comme elle est relativement nouvelle, cette approche demeure, par bien des aspects, quelque peu théorique. En effet, si un certain nombre d'études de cas commencent à être produites, et qu'un guide des étapes à suivre, au nombre de six, a été conçu (UNESCO, 2016 et Gravagnuolo et Girard, 2017), un coffre à outils présentant, entre autres, les savoir-faire pratiques ainsi que les procédures à appliquer se fait toujours attendre. Il n'en demeure pas moins que cette approche comprend la conservation et la mise en valeur du patrimoine comme une composante clé du développement durable et constitue une plus-value pour l'ensemble des citoyens.

Mais encore faut-il identifier, analyser et être capables de présenter les valeurs patrimoniales d'un lieu afin que sa gestion en soit possible. Comme « le patrimoine urbain prospère, perdure et évolue dans une matrice dynamique complexe et interdépendante » (O'Donnell, 2008 : n. p. traduction libre), le paysage, en tant que stratification des dynamiques urbaines passées et actuelles, constitue un bon révélateur des valeurs tant matérielles qu'immatérielles d'un espace urbain. Or, si les aspects physiques (organisation spatiale, relations visuelles) comme immatériels (expressions immatérielles des modes de vie) peuvent être documentés, l'essentiel de notre analyse du paysage s'attardera surtout à dégager des éléments tangibles observés, à une période donnée, des valeurs culturelles, voire patrimoniales. Cela étant, comme la stratification et l'imbrication des valeurs et des attributs sont observables à travers le temps, cette analyse du paysage se devait de cerner l'historicité du paysage. Car, comme le souligne Ingold, « percevoir le paysage, c'est accomplir un acte de mémoire » (Ingold 1993 : 152 traduction libre).

En résumé, par essence complexe, comme toute approche holistique, la notion de paysage urbain historique perçoit et interprète la ville comme « un continuum spatial et temporel, sur lequel, aujourd'hui comme hier, les populations continuent d'imprimer leur marque ». (UNESCO 2013 : 9) Dans le cadre de notre analyse, les canaux et leurs abords continuent d'évoluer et de se modifier. Cette approche intègre différents objectifs et recherche l'équilibre entre la conservation et la protection du patrimoine, le développement socio-économique et l'aménagement (ou réaménagement) des milieux urbains. Elle répond aux différents besoins des acteurs, tout en conservant les ressources culturelles du LHN pour les générations actuelles et futures. En préservant les principales composantes du paysage d'hier et d'aujourd'hui, c'est l'esprit du lieu qui se voit renforcé. Plus encore, à en croire O'Donnell :

les valeurs patrimoniales sont directement liées à l'esprit du lieu dans le paysage, car c'est du paysage que jaillit la trame originale de la structure urbaine. L'interaction entre l'homme et le paysage qui en résulte évolue pour communiquer des aspects de l'esprit unique du paysage urbain. Le paysage urbain historique s'incarne dans cette évolution du lieu et de l'humanité. (O'Donnell 2008 : n. p. traduction libre)

### **Question de méthode**

En amorçant une démarche rétrospective de monitoring du site afin de comprendre l'évolution du paysage des différentes voies navigables – et pour Lachine, son contexte industriel –, non seulement faut-il évoquer ce qui est présent actuellement, mais aussi ce qui l'était auparavant. Plutôt que de mettre l'accent sur la notion de « perte » – l'effet nostalgique où, à chacune des époques, une partie voire l'ensemble de la population éprouverait un sentiment de deuil dû à la perte d'éléments d'une période antérieure –, on désire identifier ici les éléments qui ont perduré dans le temps. En d'autres termes, comme « les processus de continuité et de changement sont perceptibles dans le paysage urbain historique, comme ils le sont dans l'architecture urbaine » (O'Donnell 2008 : n. p. traduction libre), notre analyse visera également à cerner lesdits processus.

Les paysages actuels, observés à partir de photos aériennes et terrestres, conservent des traces d'aménagements passés. Autrement dit, « le paysage est un plénum [dans la signification anglaise du mot où tout l'espace est occupé], dans lequel il n'y a pas de trous qui restent à combler, de sorte que chaque remplissage est en réalité un remaniement. Comme l'observe Meinig, il ne faut pas oublier le fait que la vie doit être vécue au milieu de ce qui a été fait auparavant. » (Ingold 1993 : 154 traduction libre) On doit donc retracer leur genèse, leur croissance, leur déclin et l'émergence d'un nouveau cycle, avant d'en expliquer les réutilisations actuelles. (Edelblutte 2001 : 2) Donc, « notre propos est de savoir comment lire dans un état de paysage observé directement (au sol ou d'un avion) ou connu indirectement (par la cartographie, l'iconographie, les descriptions écrites) cette dimension historique. » (Chevalier 1976 : 504) Pour ce faire, nous privilégions l'étude des photos aériennes, documents offrant un effet de recul essentiel provenant d'une banque iconographique de Parcs Canada qui est pour le moins impressionnante en qualité et en quantité. Comme le mentionne Raymond Chevalier :

au sol, l'observateur n'a qu'une image confuse [et partielle] du paysage, dont chaque détail est un obstacle à la perception de la forme globale. La vue aérienne, au contraire, dégageant l'ensemble du détail, permet seule de saisir la [totalité] de la structure, comme les relations des divers éléments. [...] La photographie aérienne sert par excellence [sic] l'étude des civilisations, [qui] se définit d'abord par son implantation : groupement de l'habitat, voies de communication et forme du parcellaire. L'enracinement d'une société représente un ensemble trop vaste et trop complexe pour être saisi par l'observateur terrestre : la vision aérienne le ramène à l'échelle humaine. (Chevalier 1976 : 507)



Toutefois, puisque la photo aérienne ne prend son véritable envol au Canada qu'à compter des années 1920, nous avons cherché à conserver les avantages de celle-ci, pour les périodes antérieures. Pour ce faire, nous avons choisi, afin d'épouser d'un regard le plus vaste panorama possible, de recourir à des vues obliques ou encore prises d'un point suffisamment élevé. Enfin, dans un cas précis (soit la photo d'une section du canal de Chambly en 1904), nous avons, à défaut de clichés aériens ou vus de haut, recouru à une photo à grand angle. Ce choix a été dicté par la nécessité de disposer d'un ancrage temporel suffisamment éloigné pour nous permettre d'identifier les valeurs du paysage culturel hérité de ce canal en 2020. En somme, s'il est vrai que « vous pouvez demander à un paysage à quoi il ressemble, mais pas qu'elle en est la superficie » (Ingold 1993 : 154), il n'en demeure pas moins que celui-ci ne peut exister au-delà de la portée d'où notre attention pose son regard. En ce sens, le choix d'épouser de notre regard le plus vaste horizon possible jouera un rôle majeur dans la portée de notre analyse.

### **Évolution du paysage historique du canal de Lachine**

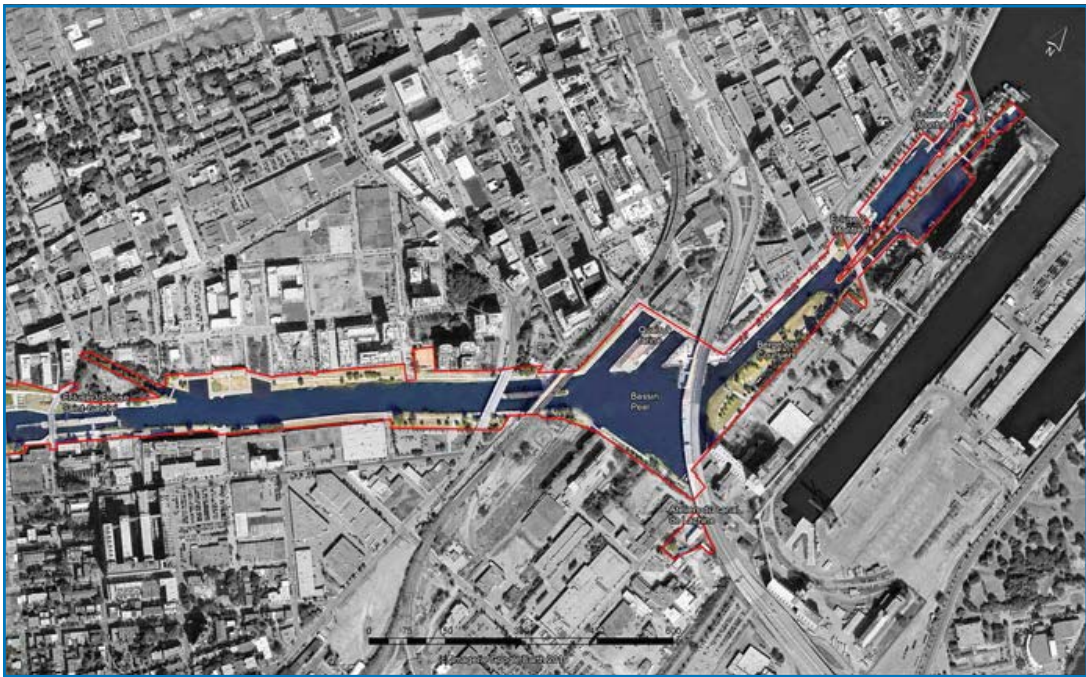
Lors de son ouverture complète à la navigation, en 1825, le canal de Lachine traversait surtout des milieux ruraux de l'île de Montréal. Dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, l'industrialisation transforme les abords du canal en l'un des plus grands complexes manufacturiers du pays. Si ce constat prévaut pour la majeure partie des 14,5 km du canal de 1848<sup>4</sup>, le rythme d'implantation des établissements industriels le long de ses rives se fera progressivement. Le corridor industriel se bâtira graduellement, mais, à terme, les usines parsemant ses abords se retrouveront enclavées dans le tissu urbain et ne pourront plus s'étendre autrement qu'en gagnant en hauteur ou en acquérant des propriétés limitrophes. Valable pour l'ensemble du canal, ce constat se module de manière différente sur le territoire. Dans ses portions les plus anciennes, cet enclavement et ce mouvement de densification s'opéreront bien avant les années 1960. Ainsi, dans la portion à l'étude, selon les zones, ce mouvement s'amorce dès le dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle.

Toutefois, le paysage du canal ne se résume pas à son seul aspect industriel. En effet, comme les établissements industriels le longeant nécessitaient l'emploi d'une main-d'œuvre considérable, des quartiers ouvriers surgiront à leur proximité<sup>5</sup>. Bref, à l'histoire de l'industrialisation et à celle des communautés ouvrières des abords du canal de Lachine, se superpose ici une histoire inédite, celle d'un morceau de ville

---

4 La longueur du canal de 1848 correspond grosso modo à celle du canal actuel.

5 Dans cette analyse exploratoire du paysage, nous nous sommes surtout concentrés sur le cadre bâti et la trame urbaine des quartiers longeant cette portion du canal. Voilà pourquoi vous ne trouverez dans cet article qu'un portrait sommaire du paysage urbain historique (PUH) desdits quartiers. En effet, si des monographies et des synthèses existent pour certains de ces quartiers, bien des outils d'analyse demeurent à développer ou à créer. On pense notamment à des cartes historiques et actuelles établissant les lieux de socialisation d'une population ouvrière appartenant à tous les horizons culturels, leurs lieux de luttes sociales, l'état de leur habitat, etc. Il en va de même de cartes établissant les interrelations spatiales entre ces quartiers et les entreprises du canal. Bref, cela nécessitera tout un chantier de recherche.



Carte 2 - Canal de Lachine, secteur d'étude situé entre les écluses de Saint-Gabriel et celles de Montréal.  
Crédit : Unité des voies navigables au Québec. Fond de carte Google Earth.

dont la genèse et la lente sédimentation des formes bâties témoignent et enregistrent de l'émergence, de l'apogée et du déclin du nouvel ordre économique industriel. (Bliet et Gauthier 2006 : 3)

Paysage d'abord rural, puis périurbain, et enfin, industrialo-urbain, celui-ci est en constant mouvement. Puisque ce canal, élargi à deux reprises (1843-1848 et 1873-1884), voit son paysage se transformer selon son usage, il est également polymorphe. À la tête du réseau de canaux du Saint-Laurent, il assure non seulement le transit des marchandises entre l'est et l'ouest du pays, mais il est aussi un important lieu de transbordement de celles-ci. Voilà pourquoi son paysage est émaillé d'infrastructures de transbordement, tant sur les quais longeant ses murs que dans les bassins latéraux ponctuant une partie de son parcours. Ainsi, dans les années 1960, le canal présentait un paysage industrialo-urbain sur l'ensemble de son parcours auquel se juxtaposait, dans certains secteurs, un paysage portuaire. Comme les complexes industriels, le corridor (et, *de facto*, le paysage) du canal de Lachine représente une véritable machine se construisant, se déconstruisant, se modifiant et évoluant selon les époques, les besoins et les avancées technologiques.

### **Un paysage en mutation : d'une analyse à rebours à une analyse chronologique du canal de Lachine**

#### ***Une analyse à rebours : de 2019 à 1965***

Des tours d'habitation, récemment construites sur la rive nord du canal de Lachine, marquent l'horizon de la figure 1. L'autoroute Bonaventure domine le paysage (au premier plan) alors que les ponts ferroviaires apparaissent au centre de l'image.





Quant aux silos du P&H Milling Group (à gauche), ils témoignent du passé industriel de ce haut lieu de l'industrie manufacturière canadienne. Comme une prime à l'esthétique, les bâtiments de plusieurs fleurons industriels canadiens, particulièrement spectaculaires sur le plan architectural, ont été reconvertis à des fins résidentielles (arrière-plan central). En comparaison, la figure 2 permet d'apprécier l'importance d'avoir préservé ces composantes significatives de l'histoire industrielle du canal. Par leur langage architectural et leur volumétrie, la présence de ces bâtiments permet de comprendre la notion de corridor industriel, d'entrevoir la diversité de sa production manufacturière et d'adhérer à l'importance de ce paysage témoin de l'industrialisation du Canada<sup>6</sup>. Quoique l'infrastructure du terminus portuaire (quais, bittes d'amarrage, bassins latéraux) ponctue toujours le paysage en 2019, force est de constater que les équipements et infrastructures (grues, entrepôts, etc.) ont fait l'objet d'une importante requalification urbaine, requalification qui n'est pas sans avoir suscité un débat de société (ex. : gentrification).

La comparaison entre ces deux clichés (figures 1 et 2, p. 54 et 55) illustre bien la nature, l'ampleur et l'intensité des mutations paysagères ayant eu lieu au cours des 55 dernières années. D'un côté, en 1965, un paysage industrialo-portuaire, où les éléments se juxtaposent les uns aux autres et sur lesquels se fonde le concept même de corridor : voies parallèles de transport maritime, ferroviaire, routier et

---

<sup>6</sup> Cette valeur témoin ne se résume pas au seul patrimoine bâti. En effet, à l'intérieur des bâtiments industriels ou des infrastructures portuaires de ces entreprises, c'est tout un microcosme de l'histoire de la société qui s'y est déroulé (histoire ouvrière et des entreprises, luttes pour l'avancement social et contre les inégalités de toutes sortes, histoire des communautés ethnoculturelles, etc.)



Figure 1 - 2019 - Vue vers l'ouest. Crédit : Parcs Canada.



Figure 2 - 1965 - Redpath Refinery Montreal. Crédit : Archives Redpath Sugar Museum.



énergétique et alignement de complexes industriels. De l'autre, un paysage post-industriel en 2019, où les traces du passé industriel et portuaire se juxtaposent aux ensembles immobiliers et aux éléments structuraux transversaux (ponts routiers et ferroviaires). Pourtant, au-delà des divergences, des similitudes demeurent. Pensons notamment à l'encadrement des bâtiments industriels (*Belding-Corticelli*, *Redpath*, *Northern Electric*) du côté sud des écluses de Saint-Gabriel (figure 1) qui constitue un rare témoin, dans la section à l'étude, de la linéarité du corridor. Et surtout, à la voie navigable, sans laquelle le paysage aurait totalement perdu son identité. Sans cette voie, l'intégrité commémorative<sup>7</sup> du LHN serait en jeu.

Or, en 1998, la voie navigable n'est plus que l'ombre d'elle-même (figure 3). Les bassins latéraux (nord) sont comblés tandis que le bassin Wellington (sud) est réduit de plus de 80 % de sa superficie d'origine. Avec les interventions de la Société du Vieux-Port de Montréal au début des années 1990, le canal est à nouveau excavé de l'autoroute Bonaventure jusqu'aux écluses de Montréal qui, elles, sont remises en fonction. Conséquence de sa fermeture définitive à la navigation en 1970, l'abandon et la déshérence marqueront la voie navigable jusqu'en 1997, moment où le



Figure 3 - 1998 - Secteur du bassin Peel, Jacques Beardsell. Crédit : Parcs Canada.

---

<sup>7</sup> Désigne l'état d'un lieu historique national lorsque celui-ci a conservé la valeur patrimoniale pour laquelle il a été désigné. Il s'agit de l'état souhaité pour un LHN. Un LHN possède une intégrité commémorative lorsque les ressources directement liées aux motifs qui justifient la désignation à titre de LHN ne sont pas endommagées ou menacées, que les motifs qui justifient la désignation à titre de LHN sont efficacement communiqués au public et que les valeurs patrimoniales du lieu (y compris celles qui ne sont pas liées aux motifs qui justifient la désignation à titre de LHN) sont respectées dans toute décision ou action ayant une incidence sur le lieu.

gouvernement canadien lance un vaste projet de revitalisation du canal, qui culminera en mai 2002, avec sa réouverture à la navigation de plaisance. Sur ce plan, sans aucun doute, le déblaiement du bassin dit « de retournement » océanique du bief<sup>8</sup> n° 2 (connu aussi sous le nom de bassin Peel) et des quais constituera un gain dans le paysage du canal.

À la désindustrialisation, à l'abandon du terminal portuaire et au déclin des quartiers ouvriers limitrophes s'est donc substitué un important programme de mise en valeur du patrimoine industriel ainsi qu'une vaste requalification urbaine du secteur. Tant et si bien qu'au cours de ces dernières années, le canal et ses abords ont subi d'importantes mutations, son paysage se transformant au gré des démolitions, des reconversions d'anciennes industries à des fins résidentielles et commerciales et des nouvelles constructions. Des projets majeurs d'infrastructures, propriétés d'autres entités publiques, ont aussi cours sur la propriété fédérale du canal et exigent des efforts considérables pour mitiger leurs impacts et pour assurer la préservation des valeurs historiques du lieu. (Parcs Canada 2018 : 18)

Quoique sommaires, ces premiers éléments d'analyse illustrent bien la richesse de la démarche rétrospective de monitoring. Effectivement, en conservant la démarche évolutive, certains tendent à identifier les changements à l'aune du progrès sans toujours en percevoir les éléments de régression. En dressant un portrait de l'évolution du paysage de 1970 à nos jours, on constate que l'abandon et la déshérence tant des activités industrielles que portuaires favoriseront l'apparition de friches industrielles et portuaires, tandis que l'accélération récente de la requalification des secteurs urbains environnants marque le paysage actuel du canal. Au contraire, en procédant de manière rétrospective, on constate le rôle joué par la patrimonialisation du canal (restauration et mise en valeur de ses éléments structuraux) dans son paysage urbain historique. Somme toute, il s'agit d'un paysage hérité, mais aussi d'un paysage en constant mouvement.<sup>9</sup>

Quoique disposant d'une impressionnante iconographie sur cette voie navigable, les clichés se font pourtant rares dès que l'on cherche à rendre compte de ce paysage à l'aube de son industrialisation, soit au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Voilà pourquoi, plutôt qu'une photographie, l'illustration à vol d'oiseau de la raffinerie Redpath et de ses environs, au moment même du lancement en 1854 de ses activités de raffinage du sucre, sera utilisée dans cette analyse. De prime abord, si on exclut la présence du

---

8 Le terme « bief » désigne le plan d'eau situé entre deux écluses.

9 Mais qu'en est-il si on pousse davantage la rétrospection? Par exemple, est-ce que les traces du passé sont toujours perceptibles dans le paysage actuel dès que l'on plonge notre regard vers un passé si lointain que le pouvoir d'évocation semble avoir préséance sur le présent? Bref, quel résultat obtient-on en poursuivant notre démarche à rebours jusqu'à une autre période charnière de l'histoire de cette voie navigable, soit celle de son essor industriel? Cette période est celle où dans cette zone du canal de Lachine comme ailleurs dans le monde, « l'industrialisation est une secousse pour le paysage, qui, brusquement, est atteint de gigantisme » (Pitte 1984 : 267) et où le port fluvio-maritime de Montréal prend également son essor.

bâtiment de cette entreprise toujours présente dans le paysage montréalais ainsi, bien évidemment, que le canal proprement dit, les traces du paysage urbain hérité de la zone étudiée du canal apparaissent minimales sur le cliché de 2019. On peine à reconnaître Montréal tant son horizon s'est modifié, tandis que le caractère périurbain ou semi-rural, selon le point de vue adopté, a été effacé par l'urbanisation.

Force est de constater, comme Pitte, « que les paysages sont [non seulement] impermanents et même mortels » (Pitte 1984 : 2), mais également « essentiellement [changeants] et ne pouvant être appréhendés que dans [leur] dynamique, c'est-à-dire dans le cadre de l'histoire qui [leur] restitue » leur dimension temporelle. (Pitte 1984 : 19) En ce sens, une dynamique à rebours perd de sa pertinence lorsque l'on quitte l'horizon de l'histoire immédiate pour celui d'une histoire s'inscrivant dans une période plus lointaine. Sur ce plan, si « le processus de désindustrialisation [observé au cours du dernier quart du 20<sup>e</sup> siècle le long du canal de Lachine] fait sans nul doute partie de ces bouleversements qui ont eu le plus d'impact sur l'espace et les sociétés » (Luxembourg 2014 : 12), le processus d'industrialisation observé au cours du 19<sup>e</sup> siècle sur ce même canal n'est pas sans entraîner un bouleversement tout aussi profond dans le paysage.

Ce constat prévaut avec encore plus d'acuité pour la zone étudiée, car celle-ci n'est pas seulement le lieu où l'industrialisation s'est effectuée, dans la longue durée, à un rythme accéléré et intense, mais aussi celui où un système ville-port s'est implanté de manière tout aussi vive. Or, « qui dit industrialisation, dit accroissement de la taille des usines, donc accroissement du nombre de travailleurs. » (Desloges et Gelly 2002 : 164)



Figure 4 - 1854 - Canada Sugar Refinery Co. Ltd., Montreal. [Redpath], 1854. Crédit : Archives Redpath Sugar Museum.



### ***Une analyse chronologique : 1854 à 1910***

Pour rendre intelligible le paysage du canal de Lachine de ce milieu du 19<sup>e</sup> siècle, la démarche chronologique nous apparaît donc plus probante. Pour illustrer notre propos, nous avons sélectionné deux photos non seulement fort révélatrices du paysage industrialo-portuaire de ce canal, mais qui permettent aussi de dresser un pont entre les balbutiements de ce paysage et celui du paysage hérité actuel.



Figure 5 - 1896 - William Notman, *Montreal Views from Street Railway Power House Chimney*, McCord Museum, Notman Photographic Archives, MP2941, MP2942, MP2943 et MP2944. Ces photos ont été regroupées dans une seule illustration, afin de pouvoir épouser d'un seul regard tout le secteur compris entre les écluses de Montréal et celles de Saint-Gabriel.

Lorsque l'on compare la série de clichés réalisés en 1896 par William Notman du haut de la cheminée de la Street Railway Power House Chimney avec l'illustration de 1854, on perçoit bien l'importance de la transformation du paysage qui s'est opérée en 42 ans. Ainsi, le vaste espace libre situé sur la rive nord du canal, en face de la Redpath, qui incidemment appartenait aux Sulpiciens, a fait place à un vaste port intérieur (au premier plan des photos C et D). Cette photographie panoramique illustre bien, avec ses toits et cheminées fumantes des usines se profilant à l'horizon, pourquoi ce canal s'est vu affubler du surnom de *Smokey Valley*. Il en va de même de l'omniprésence de l'usine et de l'organisation de l'espace urbain à sa périphérie immédiate. Mais ce qui caractérise encore plus ce paysage, c'est moins l'imbrication du corridor industriel avec le système ville-port (voir plus loin) que le rôle structurant du canal dans l'organisation spatiale de ce lieu à forte densité.

Rappelons qu'en 1896 « le Canada entre dans une ère de prospérité fondée sur le triptyque suivant : essor ferroviaire, boom du blé et reprise des investissements industriels. Cette période faste se caractérise par une vague de concentration verticale des établissements industriels de la même branche d'industrie. [...] Par son importance, le canal de Lachine sera au cœur de ce mouvement. » (Desloges et Gelly 2002 : 112) En cette ère de grandes entreprises, on assiste donc à une consolidation dont la minoterie Ogilvie sera l'un des fers de lance. Ainsi, après avoir acquis, en 1886, la *Royal Mills*, cette entreprise construit l'édifice qui coupe l'horizon du pont Victoria (en arrière-plan de la photo B de la figure 5). Même si elle y bâtit une importante minoterie, Ogilvie conserve tout de même son entreprise sise à proximité des écluses Saint-Gabriel : la *Glenora Mills*. Présente sur le panorama de Notman, la Glenora est l'édifice en hauteur situé au centre droit de la photo D de la figure 5. De même, les photos C et D de cette même image composite permettent de voir le vaste complexe industriel de la raffinerie Redpath ainsi que la soierie Belding-Corticelli, située à sa gauche immédiate.

On pourrait multiplier les exemples de ces cathédrales de l'industrie longeant le canal à cet endroit, mais il suffira ici d'en mentionner quelques-unes. Ainsi, à la gauche des photos A et B de la figure 5, la ligne d'horizon longeant le bief n° 2 est composée en bonne partie des grandes entreprises métallurgiques que sont la *Peck and Benny* et la *Pillow-Hersey*. À la droite de la *Royal Mills* d'Ogilvie, profitant de la proximité d'un terminus ferroviaire et maritime, un vaste marché à bestiaux (le *Grand Trunk Export Stock Yards* ou GTE) verra le jour en 1882 (les photos B et C de la figure 5). Puis, quelques années plus tard, la *Montreal Stock Yards* (autrefois GTE) y installe un premier abattoir industriel suivi, en 1894, par la *Laing Packing and Provision Company*. À droite de ce secteur où l'industrie de la salaison prédomine se trouvent les Ateliers du Grand Tronc (photo B de la figure 5). Ce complexe de fabrication et de réparation de matériel roulant est tellement vaste que l'emploi du terme de « cité industrielle » est celui qui décrit le mieux cet ensemble. Signe que le recours à la vapeur comme force motrice prime à l'extérieur des deux sites hydrauliques, soit celui de la rue Mill et des écluses de Saint-Gabriel, l'écran de fumée des cheminées d'usines occupe une bonne partie de la photo de 1896.

Quoiqu'il y aurait encore beaucoup à écrire sur ces établissements industriels<sup>10</sup>, sur les sites hydrauliques à peine visibles de la rue Mill et des écluses de Saint-Gabriel ou encore sur le transport ferroviaire omniprésent<sup>11</sup> dans le sud-ouest de Montréal, nous nous attarderons plutôt à un autre élément fort du paysage représenté dans cette photo de 1896, soit la présence des installations et infrastructures portuaires aménagées le long du canal de Lachine. Non sans noter au passage la présence du fleuve en ligne d'horizon, de la jetée protégeant Montréal des inondations, du pont ferroviaire Victoria, et surtout des rapides de Lachine (tous situés en arrière-plan) qui illustrent bien pourquoi on a creusé un canal à cet endroit afin de contourner cet obstacle à la navigation.

Comme les éléments apparents du terminus maritime du canal de Lachine, sur cette photo, sont surtout situés au premier plan, nous nous attarderons principalement à ceux-ci. En effet, quoique jusqu'à un certain point visible, du moins si on est avisé, les chances demeurent minces que l'on puisse distinguer sur ce cliché les quatre immenses grues de chargement et de déchargement de charbon sises au sud du bassin Wellington depuis 1894. Il en va de même pour le bassin dit « de retournement » océanique du bief n° 2, qui apparaît sur cette photo comme un simple plan d'eau. Et pourtant, ce bassin constitue une véritable fenêtre sur l'océan puisqu'il permet aux navires océaniques d'y transborder ou d'y charger leurs marchandises. Par contre, comme pour l'illustration de 1854, l'espace situé en face de la Redpath perce l'écran. Toutefois, alors que dans la figure 4, sauf pour le bassin situé à son extrémité est qui servait au déchargement du bois d'œuvre pour le marché montréalais, si cet espace n'avait aucune fonction apparente en 1854, il en va tout autrement en 1896.

---

<sup>10</sup> Qu'on pense, par exemple, à leur gigantisme, leur densité, etc.

<sup>11</sup> Qu'on pense, par exemple, aux ponts et voies ferroviaires.

En effet, comme l'activité commerciale montréalaise ne cesse de croître, le besoin en infrastructures portuaires s'accroît. D'abord, le bassin de 1854 se divise en deux, puis, en 1883, on construit deux autres bassins latéraux afin de répondre aux besoins des armateurs qui veulent pourvoir au transbordement de leur batellerie intérieure le plus près possible du centre-ville de Montréal. Tant et si bien qu'en 1896 les diverses entreprises (navigation, transitaires, entreposage, etc.) ayant des activités portuaires disposent d'une surface de quai représentant quelque 40 000 mètres carrés. Pour divers motifs, le gouvernement canadien a établi que les deux bassins situés à la gauche des photos B et C de la figure 5 sont dévolus aux activités portuaires liées au charbon et les deux autres à celles liées au bois (les photos C et D de la figure 5). Outre les infrastructures inhérentes au déchargement et à l'entreposage de vrac (entrepôts, grue de déchargement, rampes d'accès, etc.) qui sont présentes le long de ces bassins latéraux, on observe leur prolongement sur certains terrains longeant les rues limitrophes. « Les liens aériens entre les aménagements de transbordement sis à l'est du bassin n° 1 et les hangars à charbon de l'*Ogdensburg Coal & Towing Co.* (1894-1923) situés du côté est de la rue du Séminaire constituent un bon exemple de cette dernière assertion » (Bachmann, Gelly et Jalbert 2011 : 30). En somme, la densité et l'ampleur des installations présentes sur ces quais donnent une excellente idée de l'espace occupé par l'entreposage dans cette portion du canal de Lachine.

Pourtant, si ce canal a façonné l'espace du sud-ouest de l'île de Montréal, tant la mécanique portuaire nécessaire aux activités de transbordement que le corridor d'établissement industriel le longeant ne sont pas sans avoir dressé une barrière entre cette voie navigable et les quartiers urbains limitrophes. Si cette barrière contribue à la personnalité des espaces urbains distribués de part et d'autre de celle-ci, le type d'activités se déployant dans cet espace industrialo-portuaire n'est pas à négliger. Par exemple, si les entreprises employant une main-d'œuvre bon marché prédominent dans un secteur du canal, l'habitat ouvrier n'aura pas la même qualité d'architecture que celui d'un secteur où les entreprises nécessitent une main-d'œuvre plus spécialisée et, *de facto*, mieux rémunérée. Par contre, comme le soulignent Bliet et Gauthier<sup>12</sup>, l'interaction entre l'espace résidentiel et l'espace industrialo-portuaire a donné naissance à une forme urbaine unique et très variable, composée d'une variété de tissus qui peuvent être disposés le long d'un continuum, allant d'un ordre spatial presque entièrement résidentiel à un ordre spatial presque entièrement industriel. En ce sens, la résilience dont fait preuve le tissu urbain suggère l'importance et la permanence de certaines structures, notamment le système de lotissement et l'infrastructure du canal, et l'impact de cette permanence sur la configuration du développement ultérieur. (Bliet et Gauthier 2006 : 14)

---

12 Pour faire court, « l'urbanisation du corridor du canal Lachine est le fruit d'une dialectique complexe entre un ordre spatial résidentiel de faubourg et un ordre spatial industriel de première et seconde moutures. » (Bliet et Gauthier 2006 : 3).

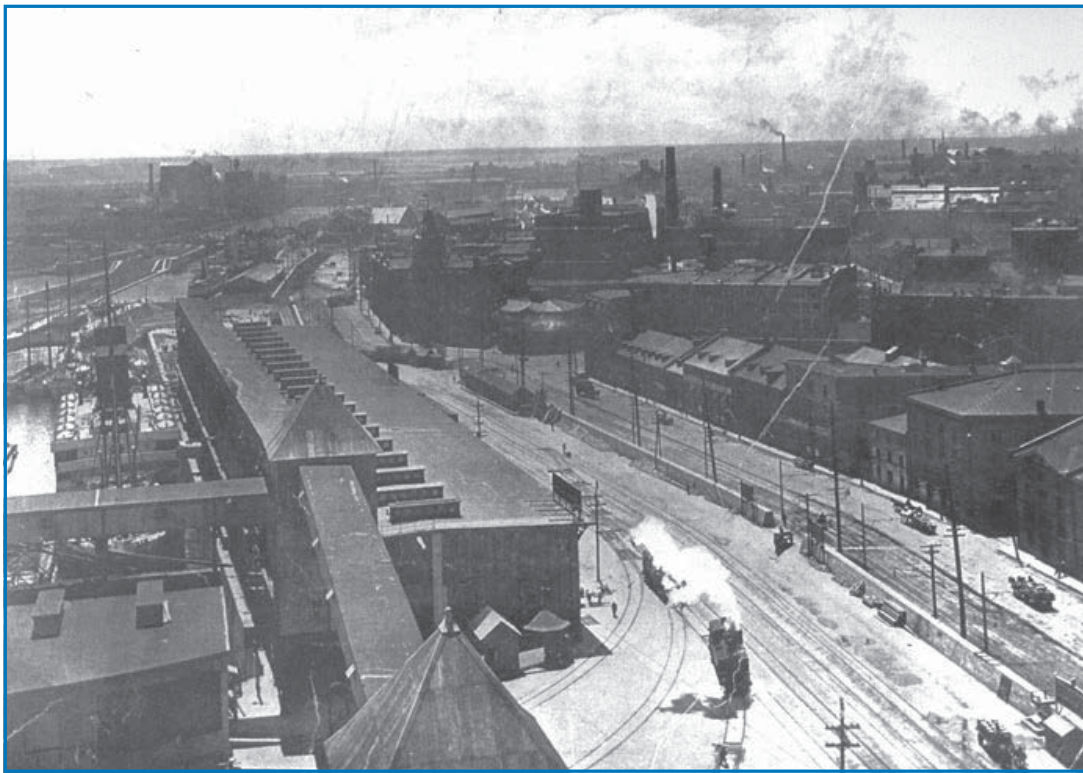


Figure 6 - Vers 1910. Photographie inconnu, La vallée du canal de Lachine, Montréal, QC.  
Crédit : MP-0000.879.17, Musée McCord (0471-76).

La comparaison entre ces deux clichés s'est avérée fort riche en renseignements. Toutefois, si leur analyse comparative met en lumière la portion ouest du secteur étudié, elle laisse en plan le secteur est. Cet état de fait nous a incités à ajouter un autre cliché, à savoir une photographie oblique du port de Montréal vers le canal de Lachine prise en 1910.

Quoique suffisamment impressionnante pour qu'on en ait tiré une carte postale, cette photographie (figure 6) a aussi été sélectionnée parce qu'elle illustre bien le rôle structurant joué par le canal dans l'espace montréalais. Plus encore, cette image permet aussi de mieux comprendre en quoi cette portion du paysage de la zone étudiée est définie par le système ville-port. Aux fins de mémoire, pour reprendre les propos de Chaline, ce système repose sur « quelques déterminants majeurs, notamment une technologie des transports privilégiant le navire et le chemin de fer [ainsi que la nécessité de] minimiser les déplacements des marchandises à terre, d'où l'accumulation, de proche en proche, des lieux de chargement/déchargement, des lieux de transformation, stockage, fabrication. » (Chaline 1994 : 25)

Sur cette photo, on remarque moins les infrastructures portuaires longeant tant le port que le canal se profilant en haut de ce cliché que les voies ferroviaires et terrestres, qui sont omniprésentes. En somme, l'espace entre le port fluvio-maritime de Montréal dévolu aux activités portuaires et l'espace urbain (résidentiel et

commercial) est principalement occupé par ces voies de transport. Dans une moindre mesure, cette zone d'interface se prolonge au loin le long du canal de Lachine (en haut à droite sur la photo). Dans cette portion du port, contrairement aux bassins latéraux omniprésents des photos B, C et D de la figure 5, la manutention hors bâtiment consacrée au vrac solide n'est absolument pas présente. En lieu et place, on retrouve des entrepôts qui longent la rue de la Commune Ouest. Quoi qu'il en soit, à cet endroit, tant la mécanique portuaire que les voies de transport créent une « barrière entre la ville et le fleuve. [...] Pour le meilleur et le pire, le port est devenu un pur rouage de la ville industrielle, très distinct de la vieille cité qui lui fait face. » (Lauzon et Leclerc 2004 : 230)

En effectuant cette analyse à rebours puis chronologique d'un espace possédant une telle historicité et ayant connu un rythme effréné de densification et de diversification de son territoire, la notion de paysage hérité prend tout son sens. Autrement dit, les interrelations spatiales et visuelles entre les différentes composantes historiques du paysage font partie intégrante du caractère culturel actuel du canal de Lachine tant les fonctions successives de cet espace sont intriquées, avec au premier chef, le rôle structurant joué par le canal proprement dit sur le territoire environnant. Que ce soit comme voie navigable, source d'énergie, aqueduc industriel, facteur de localisation tant des établissements industriels que de la main-d'œuvre qu'ils emploient, lieu de commémoration et espace public de loisir, facteur de la requalification urbaine en cours, la présence de cette voie d'eau a façonné cet espace.

Dans le paysage hérité étudié dans ce texte, la perspective de linéarité à partir des écluses de Saint-Gabriel jusqu'au pont ferroviaire du Canadien National évoque bien le passé industriel de ce corridor manufacturier. Tout comme la présence d'une enfilade d'anciens bâtiments industriels du côté sud de cette portion du canal convertis en bâtiments résidentiels témoigne, quant à elle, de l'importante requalification urbaine en cours. Toujours sur le côté nord de cette section de la voie navigable, l'entrée de deux bassins latéraux, l'évocation sous forme de bassins d'eau de deux autres, voire l'alignement de bâtiments épousant ces bassins, constituent pour l'œil averti autant d'évocation du terminal maritime est de la batellerie intérieure des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Dans la section s'étendant du pont ferroviaire CN-Wellington aux écluses de Montréal, les différents plans d'eau, dont les bassins latéraux, le bassin de retournement, comme les écluses proprement dites illustrent bien le passé portuaire et de voie navigable de ce lieu. Par ailleurs, la présence de deux minoteries, l'une le long du bassin Wellington, l'autre sur la rue Mill, ainsi que du silo n° 5, désormais inoccupé, témoigne de l'importance séculaire tant de la transformation du blé en farine que des activités d'entreposage et de transbordement des céréales.

En quelque sorte, notre lecture du paysage a permis de dégager dans le paysage urbain historique un certain nombre de valeurs témoins ainsi que des éléments caractéristiques, non seulement de son passé, mais aussi de son présent. Bref, si pour un visiteur non averti le LHN du Canal-de-Lachine constitue surtout un grand parc linéaire, cette analyse du paysage illustre bien que ce lieu dispose toujours des



clés de compréhension nécessaires au fait qu'il demeure un lieu de commémoration pertinent pour la navigation et la canalisation, l'énergie hydraulique et l'industrie manufacturière dans toutes ses dimensions et sa complexité. Sur ce point, le fait que « la valeur patrimoniale du canal de Lachine réside dans son tracé et dans la représentation du rôle historique qu'il a joué dans le développement du pays et de la ville de Montréal » demeure toujours aussi pertinent. (Site Internet Parcs Canada, Répertoire des désignations d'importance historique nationale)

### Évolution du paysage historique du canal de Chambly

Construit en deux phases à partir de 1831, le canal de Chambly sera ouvert à la navigation commerciale en 1843. D'une longueur de 19 kilomètres, cette voie d'eau permet de franchir une déclivité de 24 mètres. Bien que le canal ait conservé son tracé originel jusqu'à nos jours, la forme qu'il épouse ainsi que sa largeur ont été modifiées à des endroits précis tant au cours des décennies 1880-1890 qu'au début de la décennie 1970.



Carte 3 - Canal de Chambly, secteur d'étude situé entre les écluses de Chambly et l'écluse 6.  
Crédit : Unité des voies navigables au Québec. Fond de carte Google Earth.

Contrairement au canal de Lachine, le canal de Chambly n'est pas l'élément qui structure, du moins pas d'une manière aussi forte, l'aménagement du territoire environnant ses rives. En d'autres termes, bien qu'elle soit l'ouvrage central du paysage, cette voie d'eau canalisée ne possède pas les mêmes attributs structurants que ceux du canal de Lachine. En effet, sa fonction principale est celle d'être une voie navigable. Ainsi, contrairement à l'eau du canal de Lachine, celle du canal de Chambly ne sert pas également à alimenter en énergie – et ce malgré la présence d'une petite centrale hydroélectrique à proximité de l'un de ses déversoirs – les établissements industriels installés le long de ses berges. De même, le canal de Chambly n'a pas pour fonction d'être un aqueduc servant à les alimenter en eau. Quant aux fonctions de transbordement, intimement liées à la voie de transport

commerciale, les principaux éléments de celles-ci se retrouvent aux extrémités du canal de Chambly. On pense particulièrement aux composantes du « système ville-port » de Saint-Jean-sur-Richelieu ainsi qu'aux quais de la *Singer* (à proximité de l'écluse n° 9). À cet endroit, les éléments maritimes et ferroviaires se rencontrent. Il en va de même dans la localité de Chambly, où l'on retrouve tant les aménagements de transbordement de l'ancienne Agrico que ceux situés en amont du pont n° 1. D'un paysage plutôt rural, avec quelques éléments de périurbanité, le paysage du canal à Chambly proprement dit évolue très lentement vers un paysage urbain au cours des dernières décennies, résultante du développement de cette ville. Du côté de Saint-Jean-sur-Richelieu, c'est un paysage urbain que l'on retrouve le long du parcours du canal, notamment au niveau de l'ancien secteur portuaire maintenant revitalisé (centre-ville), là où les structures ferroviaires (pont du Canadien Pacifique) sont toujours présentes. Il s'agit d'un paysage urbain hérité qui témoigne de l'essor important de la ville au tournant des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles. Quant à la voie navigable et à ses structures, elles se modifient et évoluent principalement selon les besoins de leurs opérations et de leur entretien.

### ***Un paysage : une lente évolution***

La figure 7 présente une portion du secteur de la voie navigable dit du « canal intérieur ». Pour être exact, sur ce cliché, on observe au premier plan, un segment du canal qui s'étend de la jetée de Chambly (quai fédéral) jusqu'à l'écluse n° 8. À cet endroit, le canal et la rivière semblent pratiquement se rejoindre. À droite de cette photo, mais toujours au premier plan de celle-ci, on voit bien l'ancien secteur administratif : à savoir, le secteur comprenant les écluses combinées n°s 1, 2 et 3 ainsi que les terrains de la maison du surintendant. Cette vue aérienne présente bien l'un des obstacles à la navigation sur le Richelieu (rapides de Chambly). Au niveau morphologique, le secteur se caractérise par le bassin de Chambly, l'importante « courbe » du canal suivie d'un segment linéaire (du premier plan droit jusqu'au centre de la figure). C'est ce gabarit que conservait la voie navigable sur la majorité de sa longueur jusqu'à l'écluse n° 9 située à Saint-Jean-sur-Richelieu. La « courbe », permettant l'élargissement du canal, une modification possiblement apportée aux plans d'origine du canal de Chambly, facilitait l'amarrage des barges en attente de franchir les écluses combinées. En plus des installations d'amarrage, des infrastructures de transbordement se retrouvaient dans ce secteur. Cela étant, notre attention se portera précisément sur le segment linéaire, secteur démontrant davantage une évolution du paysage de la voie d'eau.

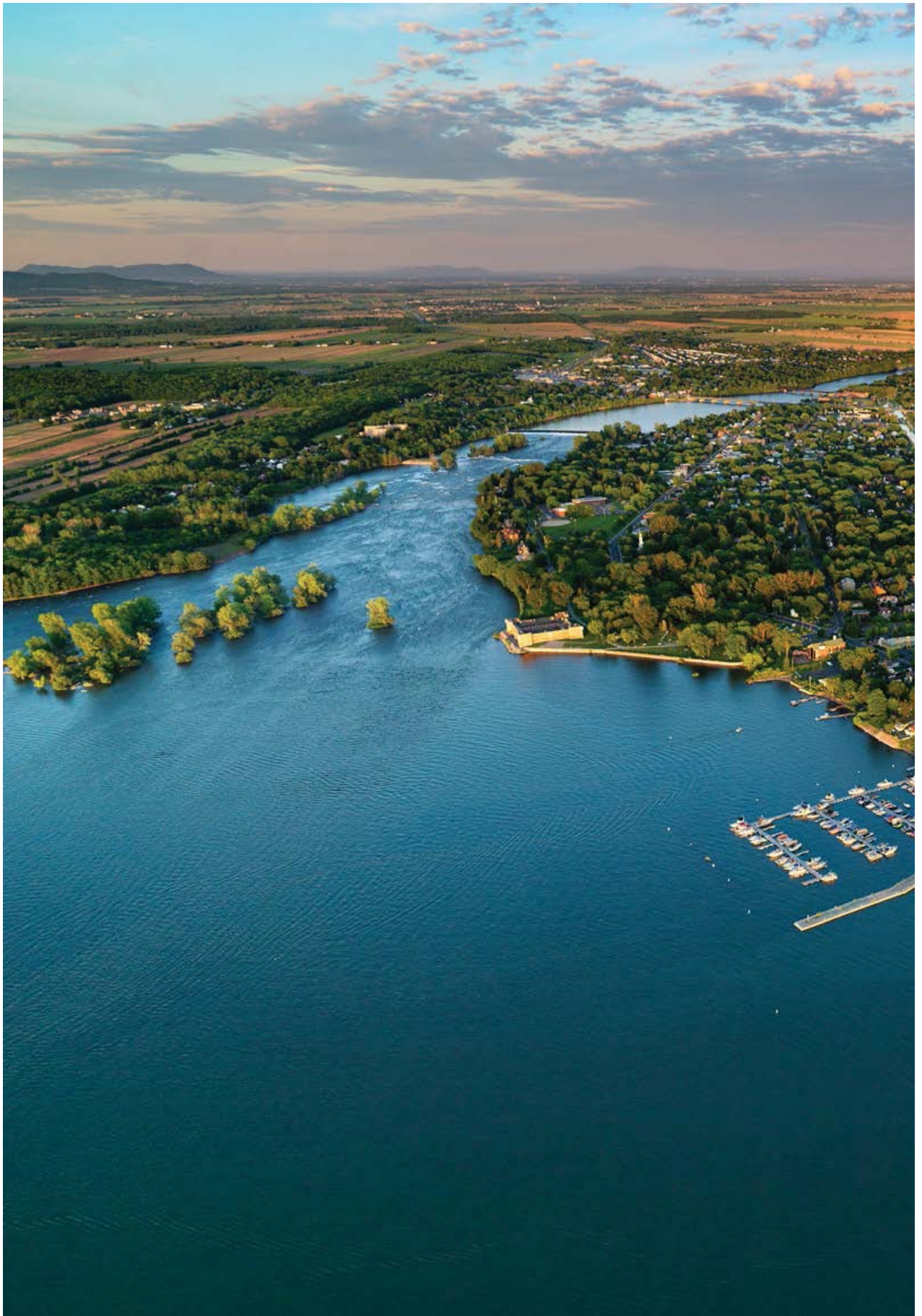
Dans le segment à l'étude, la voie canalisée est délimitée par des parements formant un talus composé d'un gabion<sup>13</sup> recouvert d'une végétation naturelle depuis les dernières décennies du 19<sup>e</sup> siècle (à droite au premier plan de la figure 8). Dans

---

13 Le gabion est, selon le Larousse, une « caisse à carcasse métallique que l'on remplit de sable ou de cailloux et servant à protéger les berges d'un cours d'eau ou à constituer une enceinte étanche au cours de la construction d'un aménagement hydraulique ». <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/gabion/35736>



Figure 7 - 2014 – Vue aérienne de Chambly. Crédit : Parcs Canada.







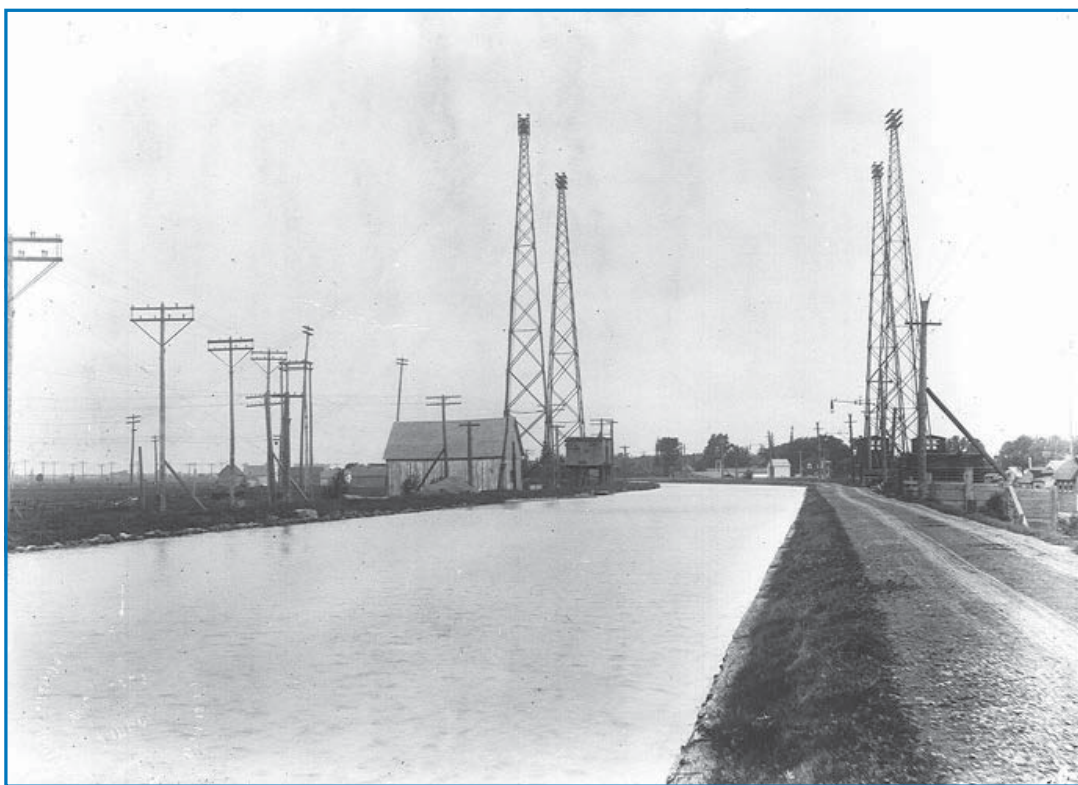


Figure 8 - 1904 - Chambly Canal, [P.Q.] showing view of canal and towers of Montreal Light Heat and Power Co., BAC PA-085605. Crédit : Canaux du Québec.

certaines portions du tracé, les « murs » de gabion sont maintenant protégés par un empierrement – visible au premier plan (début du segment linéaire, figure 9), du côté ouest du canal.

Situé sur la rive est (à droite de la figure 8) et s'étendant sur presque toute la longueur du canal, le chemin de halage était essentiel à l'exploitation de la voie navigable et servait à touer les embarcations, principalement les barges, à l'aide de chevaux. Grâce à l'angle de vue de cette photographie, on peut constater l'étroit lien qui unit le canal et le chemin le bordant – les traces d'utilisation y sont nettement visibles, d'ailleurs – ainsi que la linéarité de cette portion de la voie navigable. De plus, cette figure permet de comprendre dans quel environnement se trouve le canal en 1904 : un milieu agricole et très rural (ouest) et peu développé (est), à l'exception des installations du complexe des ateliers d'entretien de la voie navigable (tout à droite de la figure 8).

Quant aux éléments liés au transport de l'énergie (hydroélectricité), un seul coup d'œil à la figure 8 permet de voir qu'ils sont nombreux – du premier plan à gauche de la photo jusqu'à l'arrière-plan, où ils sont omniprésents – dans l'environnement de la voie navigable. En effet, depuis 1891, le système d'éclairage du chemin de halage est alimenté à l'électricité, et ce, depuis le bassin de Chambly jusqu'à l'écluse n° 8 – donc, dans le secteur étudié. L'éclairage électrique sera étendu à tout le parcours de la voie navigable en 1899. Des vestiges de l'électrification ont pu être observés à



quelques endroits le long du canal, notamment les structures mises en évidence – et même centrales – que représentent les hauts pylônes de la *Chambly Manufacturing Company*, devenue une composante de la *Montreal Light, Heat and Power* en 1901. L'amplitude de ces structures de transport d'énergie démontre bien la présence d'un obstacle devant être traversé. Il est aussi intéressant de mentionner que le parcours de cette ligne de transmission électrique traverse tant les canaux de Chambly et de Lachine dans les portions étudiées.



Figure 9 - 1989 – Jean-Marie Cossette, *Vue aérienne du canal de Chambly, Chambly, Lacolle Saint-Jean et Saint-Mathias*. Crédit : BAnQ, P690, S1, D-89-156 (181), Fonds Point du jour aviation Ltée.

Au niveau de la voie navigable, cette photo aérienne (figure 9) présente, de manière éloquent, la linéarité qui caractérise cette section du canal de Chambly. Malgré les modifications apportées à la fin du 19<sup>e</sup> et au début du 20<sup>e</sup> siècle – on parle ici des élargissements et des bassins de rencontre situés du côté ouest du canal comme celui se trouvant en aval du pont n<sup>o</sup> 2 et de l'écluse n<sup>o</sup> 7 (écluse visible) –, son tracé reste particulièrement rectiligne. La présence du chemin de halage vient accentuer la compréhension visuelle de « linéarité ». À l'ouest du canal, le chemin de service renforce cette caractéristique, quoiqu'il doive, à certains moments comme à l'avant-plan de la figure 9, s'éloigner des éléments et structures de la voie navigable.

Notons aussi la présence des logettes, ces bâtiments de taille modeste qui servent d'abri, d'entrepôt et de poste de travail aux éclusiers et pontiers du canal. Reconstituées en adoptant le style néo-Queen Anne dans la première décennie du 20<sup>e</sup> siècle, les logettes des écluses n<sup>os</sup> 4,5 et seront remplacées par les bâtiments fonctionnels actuels au cours des années 1960. Quant au plan central de la figure 9, le complexe de l'Agrico confirme la présence de l'un des secteurs « industriels » du canal de Chambly.

Comme Simon Edelblutte le mentionne, « les paysages actuels, observés à partir de photos aériennes et terrestres, conservent des traces d'aménagements passés » (Edelblutte 2001 : 2). En effet, bien que surtout résidentiel, l'environnement du canal garde certaines traces du territoire agricole de jadis sur de nombreuses photos aériennes du milieu du 20<sup>e</sup> siècle. Certains terrains en bordure de la voie navigable se présentent telles des parcelles de terre cultivée, rappelant l'utilisation passée des terres limitrophes au canal. Aussi, nombre de résidences présentes sur les photos constituent des points de repère puisqu'elles sont toujours visibles dans le paysage actuel de la voie navigable, permettant ainsi de retracer les changements et d'en expliquer la réutilisation actuelle. D'ailleurs, la figure 9, ainsi que de nombreuses photos aériennes des années 1950 et 1960, présentent le niveau de l'essor qu'a connu le développement de la ville de Chambly entre le début du 20<sup>e</sup> siècle et les années 1980, essor surtout concentré à l'est du canal (soit à gauche de la photo).



Figure 10 - 2019 – Vue aérienne du canal de Chambly et du secteur des ateliers (secteur Chambly).  
Crédit : Parcs Canada.

Le complexe des ateliers du canal de Chambly est l'élément central de la figure 10. Bien qu'il soit établi sur le présent site depuis le milieu des années 1880, les bâtiments qui composent le complexe ont fait l'objet de modifications, d'ajouts, de démolitions et de nouvelles constructions. L'atelier de menuiserie (bâtiment blanc) reste le témoin privilégié de l'évolution de ce secteur. En effet, bien que les portions les plus anciennes de ce bâtiment remontent à 1883, d'autres seront ajoutées au fil

du temps, et ce, jusqu'au début des années 1960. Quant au « Nouvel atelier », le long bâtiment bleu, il est construit en 1970 et prend la place d'une ancienne forge et d'un entrepôt, tous deux démolis à la fin des années 1960. Le volume et la situation de ce bâtiment créent un véritable mur entre les terrains du canal et ceux de la ville de Chambly alors que de nombreuses photos historiques (20<sup>e</sup> siècle) démontrent un certain lien entre les ateliers et l'environnement immédiat. Quant au garage (au centre de la photo), bâtiment construit en 1952, il a remplacé d'anciens bâtiments d'entreposage situés au même endroit et présents, en 1904, tout à droite de la figure 8. Bref, si on se trouve ici dans une « entité dynamique vivante » pour faire référence aux *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada*, où les bâtiments sont adaptés aux besoins opérationnels et d'entretien de la voie navigable, la fonction du secteur, elle, demeure inchangée depuis plus de 135 ans.

L'utilisation de cette photo aérienne récente permet de bien comprendre et de percevoir l'étroit lien entre le complexe des ateliers et la voie canalisée, bien que cette interrelation soit difficilement perceptible au niveau du sol étant donné la présence actuelle de nombreux équipements électriques et structures de sécurité (clôtures). On comprend ainsi comment la présence des ateliers du canal a pu probablement contribuer à la modification du gabarit de la voie navigable dans ce secteur. En effet, l'aménagement d'un bassin de service sur la rive opposée – ce bassin servira notamment pour les remorqueurs du canal – modifie la largeur de la voie d'eau en 1934-1935.

Quant à l'espace vert se trouvant à l'arrière-plan de la figure 10, il est un vestige apparent de l'ancienne banlieue militaire du fort Chambly. Ancien champ de parade et/ou d'exercices pour les militaires postés à Chambly au cours du 19<sup>e</sup> siècle, ce terrain faisant aujourd'hui partie du LHN du Canal-de-Chambly ne connaîtra que peu de bouleversements durant le 20<sup>e</sup> siècle ; seuls quelques bâtiments, aujourd'hui disparus, y seront construits le long de l'avenue Bourgogne.

En effectuant une analyse chronologique d'un secteur de la voie navigable caractérisé par un lent rythme d'évolution de son espace, nous sommes à même d'apprécier ou de bien comprendre la notion de paysage hérité. Comme dans le cas du canal de Lachine, les interrelations spatiales et visuelles qui se sont perpétuées jusqu'à aujourd'hui entre les composantes historiques principales du paysage, notamment la voie canalisée, les chemins de halage et de service ainsi que les bâtiments du complexe des ateliers du canal, forment le paysage culturel actuel du canal de Chambly. En procédant de manière chronologique, cette courte analyse a permis de dégager les constantes, ou éléments caractéristiques, ayant traversé les époques, d'illustrer que ce lieu possède toujours les éléments-clés nécessaires à sa compréhension et de confirmer qu'il demeure un lieu de commémoration aux richesses fort importantes.

## Conclusion

Afin de mieux cerner et comprendre le paysage hérité, mais aussi significatif des canaux de Lachine et de Chambly, nous avons choisi d'analyser deux secteurs précis de chacune de ses deux voies navigables, tant leur parcours se prolonge sur trop de kilomètres pour l'épouser d'un seul regard (sinon grâce à des photos aériennes d'une altitude telle que les détails s'estompent ou encore via des photos satellites où les détails se perdent dans une amplitude trop vaste pour l'œil). Étant donné qu'il s'agissait d'une démarche exploratoire, nous en avons profité pour comparer les potentialités respectives des analyses à rebours et chronologiques du paysage afin de mieux comprendre le paysage hérité non seulement tel que perçu aujourd'hui, mais aussi à d'autres époques. Comme nous l'avons vu, l'analyse à rebours perd de sa pertinence dès que notre regard se porte vers un passé plus lointain, tandis que l'analyse chronologique reprend alors toute sa pertinence. Cela étant, à l'instar de toute étude historique, une telle analyse demeure tributaire des documents disponibles et se doit, pour être crédible, d'avoir recours à d'autres sources.

En ce qui concerne les composantes qui forment le paysage d'aujourd'hui de ces deux canaux, nous nous sommes attachés à démontrer que celles-ci sont étroitement liées à leur histoire respective. Ainsi, l'étude du paysage historique urbain de ces deux canaux a permis d'identifier des témoins et composantes tangibles toujours présents dans leur paysage respectif : que ce soient les éléments des diverses fonctions de l'espace (industriel, portuaire et urbain) juxtaposés les uns aux autres, les longeant, ou encore, et surtout, le tracé et les infrastructures respectives de ces canaux qui structurent leur espace environnant. Loin d'être une finalité en soi, le présent article sur les canaux de Lachine et de Chambly ne représente qu'une partie d'une étude et d'une compréhension des interrelations spatiales et visuelles entre les nombreuses composantes historiques du paysage, composantes témoignant des valeurs culturelles importantes de ces deux lieux historiques nationaux dont l'environnement immédiat, comme nous l'avons vu, est en constant mouvement.



## Références .....

- Bachmann, S., A. Gelly et A. Jalbert (2011). *Orientations d'orientation et de conservation architecturale. Arrondissement du sud-ouest*, Montréal, Parcs Canada.
- Bliek, D. et P. Gauthier (Fall 2006). "Understanding the Built Form of Industrialization along the Lachine Canal in Montreal", *Urban History Review*, vol. XXXV, n° 1, p. 3-17.
- Chaline, C. (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, L'Harmattan.
- Chevalier, R. (1976). « Le paysage palimpseste de l'histoire : pour une archéologie du paysage », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, Tome 12, p. 503-510.
- Desloges Y. et A. Gelly (2002). *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*, Québec, Septentrion.
- Edelblutte, S. (6 et 8 septembre 2001). Géohistoire d'un hydrosystème à travers l'étude du paysage. L'exemple de l'irrigation dans la vallée de la moyenne Moselle au XIX<sup>e</sup> siècle. *Colloque : Hydrosystèmes, paysages et territoires*, Lille.
- Gravagnuolo, A. et L. Fusco Girard (2017). "Multicriteria Tools for the Implementation of Historic Urban Landscape", *Quality Innovation Prosperity, Kvalita Inovacia Prosperita*. vol. 21, n° 1, 186-201.
- Ingold, T. (October 1993). "The temporality of the landscape" *World Archaeology*, vol. 25, n° 2, p. 152-174.
- Lauzon, G. et J.-F. Leclerc (2004). « Le cœur de la métropole dans le Vieux-Montréal 1880-1950 », dans Burgess, J., M. Forget, G. Lauzon, N. Rajotte. Lauzon, G., Forget, M. (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, Sainte-Foy, Publications du Québec.
- Lieux patrimoniaux du Canada (2010). *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada*, deuxième édition, Parcs Canada.
- Luxembourg, C. (2014). *Métamorphoses des villes industrielles. Vivre la ville désindustrialisée*, Paris, L'Harmattan.
- O'Donnell, P. M. (2008). *Urban Cultural Landscapes & the Spirit of Place*, Québec, Icomos Québec.
- Paquette, S., P. Poullaouec-Gonidec et G. Domon (2008). *Guide de gestion des paysages au Québec. Lire, comprendre et valoriser le paysage*, Québec/Montréal, Culture, communications et condition féminine Québec / Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement.
- Parcs Canada. *Annuaire des désignations patrimoniales fédérales*, (Consulté octobre 2020). [https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page\\_nhs\\_fra.aspx?id=627](https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_nhs_fra.aspx?id=627)
- Id. (2004). *Énoncé d'intégrité commémorative. Lieu historique national du Canal-de-Chambly*, Montréal, Parcs Canada.
- Id. (2018). *Plan directeur lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine*, Montréal, Parcs Canada.
- Pitte, J.-R. (1984). *Histoire du paysage français : de la préhistoire à nos jours*, Paris. Taillandier, 5<sup>e</sup> édition, (Coll. Texto. Le goût de l'histoire).
- UNESCO (2013). *Une nouvelle vie pour les villes anciennes. Petit guide de l'utilisation de l'approche centrée sur le paysage urbain historique*, Paris, UNESCO.
- Id. (2016). *The HUL Guidebook Managing heritage in dynamic and constantly changing urban environments. A practical guide to UNESCO's Recommendation on the Historic Urban Landscape*, Paris, UNESCO.