

*Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950.* Par Yvon Desloges et Alain Gelly. (Sillery : Septentrion, 2002. 215 p. ISBN 2-89448-323-6 29.95 \$)

Bill Rawling

Volume 27, 2003

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/800468ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/800468ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

CSTHA/AHSTC

ISSN

0829-2507 (imprimé)

1918-7750 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Rawling, B. (2003). Compte rendu de [*Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950.* Par Yvon Desloges et Alain Gelly. (Sillery : Septentrion, 2002. 215 p. ISBN 2-89448-323-6 29.95 \$)]. *Scientia Canadensis*, 27, 118–120. <https://doi.org/10.7202/800468ar>

## Technology / Technologie

*Le canal de Lachine : du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860–1950.* Par Yvon Desloges et Alain Gelly. (Sillery : Septentrion, 2002. 215 p. ISBN 2-89448-323-6 29.95 \$)

Le livre *Le canal de Lachine* est appuyé par une riche collection iconographique pour illustrer l'histoire complexe de l'industrialisation et de l'urbanisation de Montréal. Bien que le texte soit sentencieux par endroits, il présente des détails techniques sur l'architecture des ponts, les barges Durham, les bateaux à vapeur, les chalands, les pontons et le complexe hydraulique du canal (avec ses périodes d'étiage, le canal d'aménée, le pertuis et le coursier). Il est divisé en quatre sections : « L'ère des canaux », « Navigation et batellerie », « De l'hydraulique à l'électricité en passant par la "Smokey Valley" », et « Travailler à l'usine et vivre en ville ». Dans chacune d'entre elles, on y trouve, non pas un récit homo-

gène de l'histoire du canal de Lachine, mais des descriptions d'une ou deux pages de photographies d'archive.

Bien que le livre permette d'interpréter chacune de ces photographies, il pose toutefois une difficulté pour qui cherche à se documenter sur un thème en particulier. Si, par exemple, les auteurs traitent de compagnies telles que la *Redpath* et la *Dominion Bridge*, on doit cependant lire chacun des textes accompagnant les images avant de parvenir à une idée de leur activité industrielle aux abords du canal. Il en va de même pour les conditions de vie des ouvriers, que les auteurs traitent ça et là dans plusieurs textes sous les photographies. Pour remédier à ce problème, il aurait été utile de placer un index en fin de volume, de manière à pouvoir plus aisément localiser les informations. Dans la même veine, on aurait pu faciliter le suivi des thèmes en ajoutant des renvois entre les textes. Malgré tout, le lecteur trouve en bibliographie des articles, des monographies et des rapports qui développent de manière homogène plusieurs thèmes de cet ouvrage.

Il faut donc lire ce livre en entier et non s'en servir comme simple référence. C'est de cette façon que nous en apprenons davantage sur le rôle du canal de Lachine dans le développement de la ville de Montréal. Les auteurs rappellent que « les villes naissent souvent là où se dresse un obstacle » (p. 7). Ainsi la construction d'un canal n'est-elle pas simplement une solution technique à un problème de navigation. En effet, les entreprises représentatives de plusieurs secteurs manufacturiers se sont établies le long des berges. « Depuis l'alimentation, avec Ogilvie, jusqu'à la peinture dominée par Sherwin Williams, en passant par la construction de locomotives et de wagons qui entraîne de petites entreprises spécialisées dans la fabrication de pièces en bois, de revêtements ou de bourre, les effets d'entraînement sont énormes et la spécialisation s'impose » (*Ibid.*) Depuis qu'il a été inauguré en 1825, le canal de Lachine a donc fortement marqué l'histoire de la navigation, l'industrialisation et l'urbanisation de Montréal.

Le canal de Lachine servait « soit de source d'énergie, soit de source d'alimentation en eau pour les besoins des procédés de fabrication » (p. 21). Ainsi les entreprises touristiques, de transbordement du charbon et, plus important encore, de déchargement du grain et de la farine ont-elles largement profité des ressources hydrauliques du canal. Au sujet de la dernière activité, les auteurs affirment que « sauf pendant les guerres, la présence de grues flottantes pour transborder les barges de blé n'est guère surprenante, » (p. 103), et que, « [e]n apparence simple, la réduction du blé en farine fait appel à un processus extrêmement complexe » (p. 135). Montréal, en fait, « deviendra le principal port céréalier » au vingtième siècle, les marchands montréalais cherchant à concurrencer New York depuis le « début de l'aventure du canal » (p. 208). On aurait

pu aussi mentionner les industries du tannage, de la peinture et du vernis ou l'industrie du transport.

Qu'en est-il des ouvriers au service des entreprises industrielles ? On peut suivre dans ce livre l'évolution de la mécanisation du travail, à cause de laquelle, entre autres, « les mouleurs voient leur expertise professionnelle usurpée par la machine » (p. 169). Il est également question des luttes des ouvriers pour la reconnaissance de leur travail. « Batailles, intervention policière et scabs ont finalement raison des travailleurs » (*Ibid.*) Les auteurs estiment le salaire annuel de l'ouvrier spécialisé à 550 \$. « Cet argent lui permet de consacrer 20 % à son loyer, 50 % à sa nourriture ainsi qu'à celle de sa famille, 5 % à son chauffage, 13 % à ses vêtements, 4 % à son éclairage, 4 % à ses déplacements urbains, 1 % à la taxe d'eau et 2 % aux imprévus » (p. 200). Dans de pareilles conditions salariales, l'ouvrier victime d'une maladie se trouvait rapidement dans une situation catastrophique. Sans passer en revue tous les thèmes, mentionnons que les auteurs traitent des grèves, de l'indigence, de la jurisprudence, des accidents de travail, des femmes et des enfants au travail et du chômage.

Lire *Le canal de Lachine* mène donc à une série de petites découvertes qui, même en demandant un certain effort de la part du lecteur, expose la richesse et la complexité de l'histoire de ce canal. À l'aide d'une analyse et d'un commentaire iconographique, les auteurs montrent que l'histoire des canaux au Canada n'est pas tant le récit d'une évolution technologique qu'une histoire sociale et économique.

Bill Rawling

**Notice biographique :** Auteur de *La mort pour ennemi : la médecine militaire canadienne* (Montréal : Athéna, 2002) et de *Ottawa's Sappers : A History of the 3rd Field Engineer Squadron* (Ottawa : Musée du Génie militaire canadien, 2002), Bill Rawling est présentement un historien chercheur au ministère de la Défense nationale. Son projet de recherche actuel porte sur le service médical des forces armées canadiennes depuis la Seconde Guerre mondiale. *Adresse :* Directorate of History and Heritage, Department of National Defense, Ottawa (Ontario), Canada. *Courriel :* <rawling.wgp@forces.gc.ca>