Document generated on 07/13/2025 4:22 a.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Le canal de Lachine
Les métamorphoses d'un quartier

Jean Bélisle

Number 96, Spring 2003

Un patrimoine du progrès

URI: https://id.erudit.org/iderudit/15565ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

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

Explore this journal

Cite this article

Bélisle, J. (2003). Le canal de Lachine : les métamorphoses d'un quartier. *Continuité*, (96), 41–43.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2003

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.

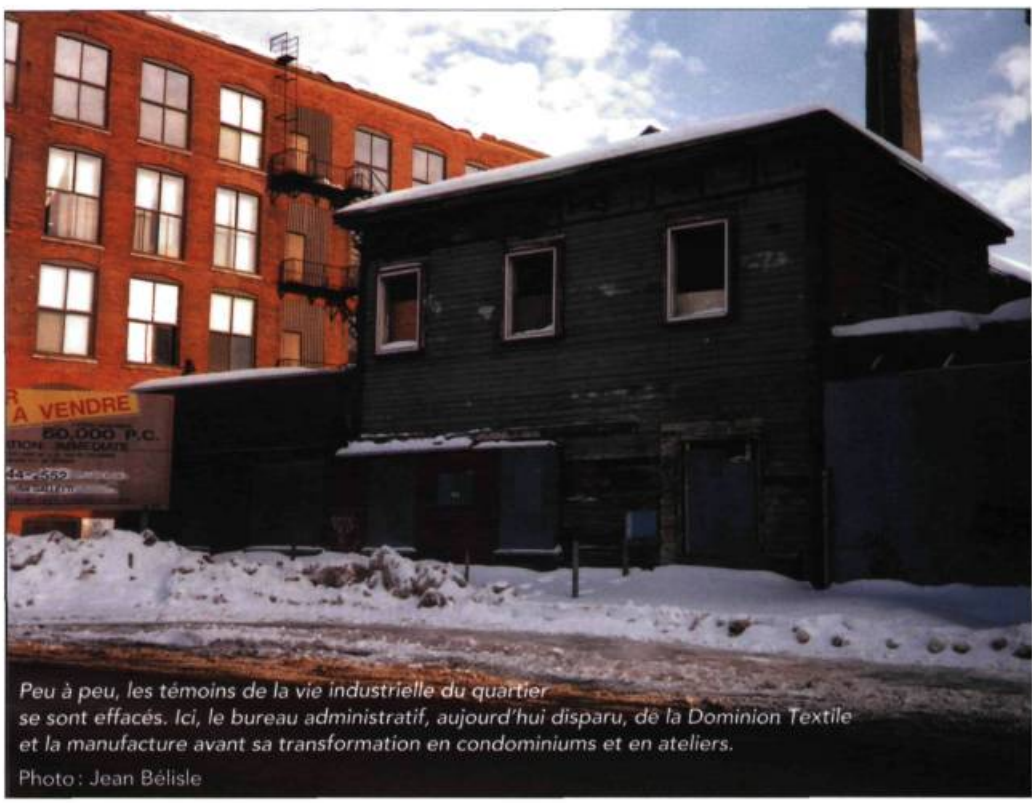
Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

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

LE CANAL DE LACHINE

Les MÉTAMORPHOSES d'un quartier

Depuis 25 ans, le paysage du canal de Lachine s'est sensiblement modifié. Au fil des démolitions et des fermetures, l'industrie y est devenue de plus en plus fantomatique. Rouvert depuis un an, le canal attire sur ses rives nombre de citadins que des promoteurs aux appétits féroces s'empressent de satisfaire. Dans cette déferlante d'intérêts divers, que deviennent les témoins du quartier industriel et laborieux ?



Peu à peu, les témoins de la vie industrielle du quartier se sont effacés. Ici, le bureau administratif, aujourd'hui disparu, de la Dominion Textile et la manufacture avant sa transformation en condominiums et en ateliers.
Photo : Jean Bélisle

par Jean Bélisle

Le samedi 18 janvier dernier, en revenant du marché Atwater, j'emprunte la rue Saint-Ambroise qui longe le canal de Lachine, site historique national situé au cœur de Montréal. À la hauteur de la rue Saint-Ferdinand, force est de constater que l'usine de la Hodgson Iron and Tube Co. a disparu. Les grandes halles des années 1920 et l'édifice administratif original en bois, datant de 1889, ont croulé sous le pic du démolisseur. L'usine a fait place à un immense terrain vague. Que s'est-il passé pour qu'un élément important du paysage industriel de Saint-Henri disparaisse ? La réponse est loin d'être simple.

UN QUARTIER EN MUTATION

Je demeure dans Saint-Henri depuis 25 ans, à deux pas du canal de Lachine. Au cours de ce quart de siècle, j'ai été témoin d'énormes changements dans cet environnement industriel. On a beaucoup écrit sur le canal, mais il semble bien que l'on n'ait pas saisi la fragilité de ce lieu unique. À la fin des années 1970, j'ai commencé avec mes étudiants de l'Université Concordia à étudier les grands ensembles industriels du canal. Nous avons examiné des usines encore en activité comme la Belding Corticelli, la Redpath et plusieurs autres. Il était déjà évident, à cette époque, que la fonction industrielle du canal était en train de disparaître. Les usines étaient vieilles et les infrastructures de transport ne correspondaient plus

aux besoins de l'industrie moderne. La fermeture du canal a fait grimper les coûts de transport pour les industries comme Redpath qui l'utilisait pour amener le sucre brut à ses installations. Graduellement, la majorité des entreprises situées en aval de Côte-Saint-Paul ont disparu. Certaines résistent encore, comme la minoterie Robin, mais les pressions des nouveaux résidants rendent leur survie à long terme très précaire. Comment vocations industrielle et résidentielle peuvent-elles cohabiter?

La création du Site historique national du canal de Lachine, destiné à commémorer la voie de communication mais également le berceau de l'industrialisation canadienne, nous a amenés à voir la protection de ce paysage industriel comme étant chose faite. Il n'en est malheureusement rien. La zone du canal a été laissée sans protection réelle. Le gouvernement du Québec, le seul palier de gouvernement doté d'une loi coercitive en matière de protection patrimoniale, est totalement absent du dossier. Les gouvernements fédéral et municipaux, en injectant des sommes importantes dans la revitalisation des infrastructures du canal, ont créé un pôle d'attraction très intéressant. Mais ce nouveau pôle a provoqué un développement pour le moins anarchique. Le fédéral, propriétaire du canal, n'a même pas pu empêcher le CN de détruire, en 1994, le pont historique de Saint-Henri pourtant sur sa propriété. Un peu partout sur les rives, les incendies se sont multipliés: la Colonial Bleaching vers 1977, la Hall Engineering et la Phillips Electrical vers 1985, la Dominion Flour Mill en février 1992. Les démolitions, parfois pour de bonnes raisons mais souvent pour des raisons économiques, vont accentuer l'effet de zone dévastée: disparaissent l'entrepôt de la Mount Royal Spinning vers 1982, la moitié des installations de la Redpath à partir de 1983, la St. Lawrence Engine Work et la minoterie Rozon en 1996, la Robco en 2001 et la Hodgson de Saint-Henri tout récemment. Les abords du canal de Lachine en sont venus à ressembler à une ville bombardée. L'industrie cinématographique en a profité et plusieurs sites ont été utilisés comme décor de films de guerre. La Redpath va ainsi devenir le Londres bombardé de la mini-série *René Lévesque*. Voilà une bien étrange façon de conserver le patrimoine industriel!

UN *FAR WEST* POUR DÉVELOPPEURS

Les grands espaces « libérés » des bâtiments industriels attirent les développeurs de tout acabit. Les populations riveraines sont complètement mises à l'écart du développement que nous pouvons qualifier de sauvage. Certains projets sont excellents sur le plan architectural. Le recyclage de la Stelco par Raouf Boutros est un modèle du genre. Il va d'ailleurs recevoir un premier prix de l'Ordre des architectes du Québec en 1990. Il en va de même pour la construction de la phase deux d'Agmont America par la firme Lemay & associés, qui reçoit en 2000 le Prix d'excellence de l'Ordre des architectes et la médaille du Gouverneur général en 2002.

Quoi qu'il en soit, la rive sud du canal, si on excepte les projets résidentiels Redpath et Corticelli, sera réindustrialisée sous l'impulsion de la défunte Société de développement industriel de Montréal (SODIM) et les pressions du Regroupement pour la relance économique du Sud-Ouest (RESO). Par contre, la rive nord est laissée aux développeurs. L'arrondissement du Sud-Ouest de l'ancienne ville de Montréal héritera du problème. Le changement de zonage à la pièce (*spot zoning*) va devenir la norme. La vision d'ensemble disparaît au profit d'un développement anarchique. Le marché Atwater est bientôt encerclé par des

De nombreux témoins industriels du canal de Lachine sont partis en fumée dans l'indifférence totale. Ici, la Dominion Flour Mill en 1992.
Photo: Jean Bélisle

Le site incendié de la Colonial Bleaching en 1977.
Photo : coll. Jean Bélisle

complexes résidentiels qui ne respectent aucunement le gabarit plutôt bas des quartiers ouvriers. Les maisons ouvrières en rangée de deux étages de la rue Saint-Ambroise sont écrasées par d'énormes blocs de condos de six étages. Et on nous répond innocemment que cela correspond au gabarit des usines !

Actuellement, il ne reste du côté nord du canal que deux ensembles industriels entre la Dominion Textile et la Canadian Car and Foundry (Kruger) : la Simmons et la Canada Malting laissée à l'abandon. Plus de la moitié des complexes industriels de Saint-Henri bordant le canal ont disparu sous le pic des démolisseurs. Ce constat est également valable pour d'autres zones du canal comme celle des écluses Saint-Gabriel. Le paysage industriel est en train de disparaître à tout jamais. Nos élus paraissent incapables de maîtriser la situation. Il ne semble y avoir aucune vision d'ensemble. On y va à la pièce, sans trop se préoccuper du futur. En moins de 25 ans, j'ai vu disparaître plus de la moitié du patrimoine industriel du canal de Lachine. Et je ne parle que des bâtisses, car la machinerie a disparu bien avant. Où sont passés les métiers à tisser de la Dominion Textile et de la Corticelli ? Où sont allées les superbes machines du XIXe siècle de la Dominion Wadding qui fonctionnaient encore en 1995 ? Certains des équipements de la Redpath ont pris le chemin de Cuba, mais, dans la majorité des cas, tout a disparu.

Si l'état de la question peut sembler pessimiste, c'est bien parce que la situation est catastrophique. Mais il n'est peut-être pas trop tard. Il faut que nos dirigeants prennent au sérieux le développement du canal. Il faut une vraie vision à long terme, pas une vision à la petite semaine. Il faut cesser de ne voir dans la revitalisation du canal de Lachine que la formule magique qui sauvera l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal de l'aide sociale. Il faut également éviter d'intercaler entre le canal et ses quartiers riverains de nouveaux quartiers dont les résidants n'auraient rien en commun avec les gens de la Pointe-Saint-Charles, de Saint-Henri, de Ville-Émard ou de Côte-Saint-Paul. Le développement ne doit pas sacrifier le paysage industriel du canal. Le défi est de taille. Mais il va falloir une concertation bien réelle entre les intervenants, tous les intervenants. Et peut-être que la zone du canal cessera d'être le *far west* des développeurs pour redevenir le cœur des quartiers du sud-ouest de Montréal…

Jean Bélisle est historien de l'art.

La Belding Corticelli dans les années 1980. Ce témoin important de l'industrie textile à Montréal est devenu depuis un bâtiment résidentiel.
Photo : coll. Jean Bélisle