

Le canal de Lachine : un paysage en constant mouvement

Matthieu Paradis and Alain Gelly

Volume 25, Number 4, 2020

Paysages du mouvement - Chemins anciens et canaux historiques

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/93136ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Paradis, M. & Gelly, A. (2020). Le canal de Lachine : un paysage en constant mouvement. *Histoire Québec*, 25(4), 17–20.

Le canal de Lachine : un paysage en constant mouvement

par Matthieu Paradis et Alain Gelly

Matthieu Paradis possède une maîtrise en histoire de l'Université de Montréal (2007). Il travaille à Parcs Canada depuis 2001 où il occupe divers postes en interprétation historique, en mise en valeur du patrimoine et en gestion des lieux historiques nationaux dans la région de Montréal. Depuis sept ans, il est conseiller en gestion des ressources culturelles et travaille principalement sur des projets concernant les voies navigables au Québec.

Alain Gelly (Ph. D.) est historien à la Direction Archéologie et histoire à l'Agence Parcs Canada. Après avoir longtemps œuvré en histoire appliquée où il a produit des publications en histoire urbaine, scientifique et en mise en patrimoine, il amorce dans le milieu des années 1990 sa carrière à Parcs Canada. Au sein de cette agence, il a eu plusieurs mandats touchant l'histoire des transports tant au Québec qu'au Canada. Il compte notamment plusieurs écrits relatant divers aspects de l'histoire des canaux du Québec.

À l'aube du 200^e anniversaire de sa construction, amorcée en 1821, le canal de Lachine¹ constitue un bon exemple de paysage en mouvement, tant par son historicité que par l'aspect pluriel de celui-ci. Paysage hérité, il est marqué par les traces de son passé industriel et portuaire ainsi que par les récents projets, surtout résidentiels, l'ayant modifié de manière durable. Aujourd'hui encore, en raison des pressions de l'importante requalification urbaine en cours, le paysage limitrophe à ce lieu historique national (LHN) poursuit sa mutation. Devant cet état de fait, Parcs Canada dispose surtout du pouvoir de sensibilisation sur les transformations de son environnement immédiat afin que ses préoccupations patrimoniales soient prises en compte. Ainsi, tout le travail abattu par Parcs Canada pour mieux cerner et comprendre le paysage du canal s'inscrit dans cette volonté de préserver et de mettre en valeur ce LHN.

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 de Montréal. Quoique cette démarche rétrospective de monitoring du paysage se termine au milieu du XIX^e siècle, pour les besoins de cet article, l'analyse à rebours du paysage dudit secteur se limitera aux seules années 2019, 1998 et 1965. Une période, caractérisée par une transformation radicale du paysage, où même le cours du canal sera un temps remis en question. Ceci étant dit, on se doit d'aborder ici le concept de paysage urbain historique, la méthodologie et la démarche employées, en plus de dresser un portrait sommaire de l'évolution du paysage de ce canal entre 1965 et 2019.

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.*: 15) Cette situation s'applique particulièrement au LHN du Canal-de-Lachine, véritable corridor de navigation, long de plus de 15,5 km, où la ressource culturelle d'importance historique nationale est le paysage.

Afin de concilier les objectifs des acteurs et la conservation du paysage, l'approche centrée sur le « paysage urbain historique » conçue par l'UNESCO nous apparaît fort prometteuse. Percevoir et interpréter la ville comme un continuum spatial et temporel, sur lequel, aujourd'hui comme hier, les populations continuent d'imprimer leur marque, en sont ses éléments centraux. Dans ce cas-ci, le canal et ses 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.

Question de méthode

En amorçant une démarche rétrospective de monitoring du site afin de comprendre l'évolution du paysage de la voie navigable et de son contexte industriel, il faut évoquer non seulement ce qui est présent actuellement, mais aussi ce qui était présent auparavant. Plutôt que mettre l'accent sur la notion de « perte » – l'effet nostalgique où à chacune des époques, une partie de la population, voire l'ensemble, éprouverait un sentiment de deuil dû à la perte d'éléments d'une période antérieure – on désire identifier les éléments qui ont perduré dans le temps. Les paysages actuels, observés à partir de photos aériennes

et terrestres, conservent des traces d'aménagements passés. 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 : 2) « Notre propos est de savoir comment lire dans un état de paysage observé directement (au sol ou en avion) ou connu indirectement (par la cartographie, l'iconographie, les descriptions écrites) cette dimension historique. » (Chevalier : 504)

Pour ce faire, on privilégie l'étude des photos aériennes, documents offrant un effet de recul essentiel, provenant d'une banque iconographique impressionnante en qualité et en quantité. Au sol, l'observateur n'a qu'une image partielle du paysage, dont chaque détail est un obstacle à la perception de la forme globale. Au contraire, la vue aérienne, présentant l'ensemble du détail, permet seule de saisir la totalité de la structure, comme les relations des divers éléments. La photographie aérienne permet également l'étude des civilisations, qui se définissent d'abord par leur 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 : 507)

Évolution du paysage historique

À son ouverture, en 1825, le canal de Lachine traversait surtout des milieux ruraux. Dès le milieu du XIX^e 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, le rythme d'implantation des établissements industriels le long de ses rives se fera graduellement. Mais, avec la décennie 1960, 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.

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. 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 dont la genèse et la lente sédimentation des formes bâties témoignent et enregistrent l'émergence, l'apogée et le déclin du nouvel ordre économique industriel ». (Bliek et Gauthier : 30)

Paysage d'abord rural, puis périurbain, et enfin, industrialio-urbain, celui-ci est en constant mouvement. Puisque ce canal, élargi à deux reprises (1843-1848 et 1874-1883), 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 son parcours. Ainsi, dans les années 1960, tant par les infrastructures de transport et portuaires, le canal présentait un paysage à la fois industriel, urbain et 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

Des tours d'habitation, récemment construites sur la rive nord du canal, marquent l'horizon de la **figure 1**. L'autoroute Bonaventure domine le paysage (avant-plan) alors que les ponts ferroviaires percent l'écran (centre). Quant aux silos de la P&H Milling Group (à gauche), ils témoignent du passé industriel de ce haut lieu de l'industrie manufacturière canadienne. Comme



Figure 1 2019 - Vue vers l'ouest - Parcs Canada

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 3** 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. 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.

La comparaison entre ces deux clichés illustre bien la nature, l'ampleur et l'intensité des mutations paysagères ayant eu lieu au cours des 55 dernières années. D'un côté, 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 énergétique et alignement de complexes industriels. De l'autre, un paysage post-industriel, 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 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 du LHN serait en jeu.

Or, en 1998, la voie navigable n'est plus l'ombre d'elle-même (**figure 2**). Les bassins latéraux (nord) sont comblés tandis que le bassin Wellington (sud) est réduit à une peau de chagrin. Avec les interventions de la Société du Vieux-Port de Montréal au début des années 1990, le canal cesse d'être comblé de l'autoroute Bonaventure au silo n° 5. 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 gouvernement canadien lance un vaste projet de revitalisation, qui culminera en mai 2002 avec sa réouverture à la navigation de plaisance. Le déblaiement du bassin Peel et des quais marquera un gain dans le paysage du canal.

Quoique sommaires, ces éléments d'analyse illustrent bien la richesse de cette démarche. Effectivement, en conservant la démarche évolutive, on tend à identifier



Figure 2

1998 - Secteur du bassin Peel, Jacques Beardsell, Parcs Canada.



Figure 3

1965 - Redpath Refinery Montreal, Archives Redpath Sugar Museum.

les changements à l'aune du progrès sans toujours 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 et 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. Toutefois, 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 historique urbain. Somme toute, il s'agit d'un paysage hérité, mais aussi d'un paysage en constant mouvement.

1 Pour en savoir davantage sur le LHN du Canal-de-Lachine, visitez le www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/culture.

BIBLIOGRAPHIE

BLIEK, Desmond et Pierre GAUTHIER. « Understanding the Built Form of Industrialization along the Lachine Canal in Montreal », *Urban History Review*, Vol. XXXV, N° 1 (Fall 2006) p. 3-17.

CHEVALIER, Raymond. « Le paysage palimpseste de l'histoire : pour une archéologie du paysage », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, tome 12, 1976. p. 503-510.

DESLOGES Yvon et Alain GELLY. *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain, 1860-1950*, Québec, Septentrion, 2002, 216 p.

EDELBLUTTE, Simon. « Géohistoire d'un hydrosystème à travers l'étude du paysage. L'exemple de l'irrigation dans la vallée de la moyenne Moselle au XIX^e siècle », Colloque : Hydrosystèmes, paysages et territoires, 6 et 8 septembre 2001, Lille.

PAQUETTE, Sylvain et al. *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, 2008, 96 p.

Jean-Yves Pomerleau
Courtier immobilier
Cell. 514.943.0555
Bur. 450.678.3150
jypomerleau@remax-quebec.com
Depuis 1983

RE/MAX
PRIVILÈGE INC.
Agence immobilière

Franchisé indépendant et autonome
de RE/MAX Québec inc.

LES PRIX D'EXCELLENCE DE LA FÉDÉRATION HISTOIRE QUÉBEC

Vous avez jusqu'au 17 avril 2020 pour soumettre une candidature pour les prix d'excellence de la Fédération.

Informations et règlements au www.histoirequebec.qc.ca, sous l'onglet « Prix d'excellence ».



Prix
Rodolphe Fournier



Prix
Léonidas Bélanger



Prix
Honorius Provost