

OFFICE de CONSULTATION PUBLIQUE de MONTREAL
Lachine-Est

PATRIMOINE

Quel attachement avez-vous au secteur de Lachine-Est et pourquoi ?

La Rivière Saint-Pierre est notre focus et notre raison d'être. Veuillez visiter notre page facebook BALADE DE LA RIVIÈRE - ST PIERRE - RIVER RIDE . Voir **Nos Missions** et **Nos Objectifs** sous 'About', aussi attachée, ci-contre ;

La Balade de la Rivière st Pierre

BALADE DE LA RIVIÈRE - ST PIERRE - RIVER RIDE

<https://www.facebook.com/Balade-de-la-Rivi%C3%A8re-st-Pierre-River-Ride-235288763669216/>

Nos Missions: Améliorer les connaissances hydrologiques des Montréalais. Réveiller la mémoire de la Rivière Saint-Pierre et de son lac à la Loutre et mettre son rôle historique au premier plan des décisions en matière de planification des parcs, de gestion de l'environnement et de gestion des ressources en eau. Nous utilisons la plus longue rivière insulaire comme véhicule pour relier les espaces verts naturels du mont Royal, de Meadowbrook et de la Falaise St-Jacques.

La Ballade : Voyager à vélo est une approche innovante pour comprendre la géographie de l'île en créant une expérience immersive. Le trajet part de la Ville de Côte Saint-Luc, traverse le Vieux-Lachine et longe le canal de Lachine. Nous faisons un détour par Pointe St Charles et nous terminons aux débuts historiques de Montréal à Pointe à Calière dans le Vieux-Montréal.

Au cours des 30 kms, nous parcourons le temps et l'espace pour découvrir l'importance de l'eau pour la survie, la navigation et le commerce des membres des Premières nations, ainsi que pour préserver la biodiversité de la faune et de la flore. Nous examinons le rôle historique de la Rivière Saint - Pierre dans l'établissement de la ville et du pays par le biais du commerce des fourrures. Suit l'ère industrielle où le lac à la Loutre a été drainé dans le canal de Lachine et la rivière Saint-Pierre a été enfouie dans des égouts.

Nous discutons de l'héritage de la mise des rivières dans les égouts et du cauchemar d'ingénierie dont nous avons hérité. Les grands projets d'infrastructures menés au cours des trois derniers siècles et demi ont transformé le paysage de l'île et la fragmentation des espaces verts. Tout au long de notre périple, nous stimulons des discussions sur les impacts environnementaux et les dilemmes actuels.

Nos Objectifs: Créer une équipe et / ou un réseau de professionnels; en tant que cartographes, urbanistes, ingénieurs, écologistes et éducateurs. Stimuler les discussions sur les possibilités de suivre le mouvement mondial «*Daylighting*». Faire revivre nos rivières perdues en les ramenant à la surface. En renforçant ainsi la valeur des espaces verts, en augmentant la biodiversité et en créant des corridors pour la faune.

D'autres projets créatifs qui contrecarreraient grandement les effets du changement climatique consisteraient à améliorer la gestion des eaux pluviales. Envisager des solutions innovantes et intégrées pour inclure l'eau dans notre environnement urbain en créant des projets d'allées et de jardins bleus pour éviter les futures inondations. La création des liens pour les piétons et les cyclistes pour réduire les îlots de chaleur améliorant ainsi le bien-être général des citoyens en créant des communautés urbaines saines.

HYDROLOGIE

Les zones humides sont la source ou toutes vies originaires. Sur l'île de Montréal il y avait une quarantaine de rivières navigables, une douzaines de lacs et nombreux étangs, marais et marécages qui avaient une abondance de vie aquatique, d'oiseaux et de faune. (Voir diapositives 2, 3, 4 de mon Power Point attaché).

En remblayant, canalisant et enfouissant la plupart de ces eaux nous avons perdues une vastes biodiversité et nous avons appauvrit notre héritage naturel. (Voir diapositive 5 de mon Power Point attaché).

Il y a un mouvement mondiale appelé '*Daylighting*' qui est le processus de ramener les eaux enfouis un surface. Ceci permet a la biodiversité de renaitre, de réduire les ilots de chaleur urbaines et de augmenter la qualité de vie des résidents. Il y a un film qui présente les enjeux écologiques, économiques et sociaux.

RIVIÈRES PERDUES documentaire multiplateforme 2012 Réalisation : Caroline Bâcle Il était une fois, des centaines de rivières sillonnaient nos villes. Pourquoi sont-elles disparues? Comment? Et pourrions-nous les revoir un jour? Ce documentaire tente de trouver des réponses en rencontrant des urbanistes, des militantes et des artistes visionnaires du monde entier. 1h12

<https://www.cinoche.com/films/rivieres-perdues>

<https://ici.radio-canada.ca/tele/1001-VIES/2015/episodes/363734/rivieres-perdues-cartes-archives>

La Rivière Saint Pierre était la plus longue rivière de l'île de Montréal. D'ailleurs c'est le seul qui la traversait d'ouest vers l'est. Ces origines sont le flanc ouest du Mont Royale, elle descend vers Lachine ou elle change de direction et s'élargissant pour former un lac qui portait le même nom ou parfois celui du Lac à la Loutre. Ce lac a été drainé pour former le Canal de Lachine. Le fond de ce lac est le chantier de Turcot. (Voir diapositive 4 de mon Power Point et le vidéo de 0:30 attaché).

La rivière, rapetissait dans son dernier parcours vers le Vieux Montréal maintenant connu comme La Petite Rivière Saint-Pierre, finalement allais rejoindre le Fleuve Saint-Laurent. Son trajet passait entre le Musée Pointe à Calière et Port Royale ou De Maisonneuve et Jeanne Mance ont fondée Ville Marie en 1642 suivant les plans de Champlain.

Sa longueur n'est pas la raison première pour son importance historique mais parce qu'elle offrait un trajet intérieur qui permettait d'éviter l'obstacle de navigation que présentait les Rapides de Lachine. Cette rivière a près de quatre siècles d'histoire des fondateurs d'origines européens. Jacques Cartier a visiter le site en 1535, mais c'est la vision stratégique de Samuel Champlain en 1611 qui est la source de la fondation de Montréal.

Il faut aussi reconnaître que plusieurs nations autochtones étaient présentes sur le territoire pour 10,000 ans.

Tableau 1 : Extraits de textes parlant de la **Rivière st Pierre**

1	Dans les mémoires, Champlain décrit le paysage comme suit : « Et proches de ladite Place Royale y a une petite rivière qui va assez aux dedans les terres... http://rivieresperdues.radio-canada.ca/fr/villes/montreal
---	--

Le Lac St Pierre / Lac à la Loutre

La Rivière s'élargissait pour devenir le Lac Saint Pierre et souvent appelé Lac à La Loutre. Il avait une longueur de 7 kilomètres de long et 1 kilomètre de large. Il était le plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal même s'il était peu profonds.

(Voir diapositive 4 de mon Power Point et le vidéo de 0:30 attaché).

Tableau 2 : Extraits de textes parlant du **Lac Saint-Pierre (Lac a la Loutre)**

1	<p>Le lac Le lac Saint-Pierre, aujourd'hui disparu, couvre approximativement le territoire de l'ancienne cour de triage Turcot. Ce toponyme est d'usage courant dès 1670 et il est le seul utilisé sur les plans anciens. Le plan de 1702 indique que le lac Saint-Pierre est entouré par deux coteaux : le coteau Saint-Pierre et le coteau Saint-Paul. Ce dernier coteau est situé aux limites de la côte Saint-Paul et du lac Saint-Pierre (ill. 4). Certains auteurs récents identifient ce lac comme étant le lac à la Loutre. Historiquement, le toponyme lac à la Loutre n'a été utilisé que rarement et ce, pendant un court laps de temps au XVIIe siècle.</p> <p>http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/3.3_la_falaise_saint-jacques_survol_historique.pdf (texte et pdf page 8)</p>
2	<p>Le lac Saint-Pierre, bien que peu profond, constitue la plus grande étendue d'eau sur l'île de Montréal. http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/3.3_la_falaise_saint-jacques_survol_historique.pdf (texte et pdf page 9)</p>
3	<p>En passant par LaSalle Saint-Pierre Entre le canal et la falaise, s'étend une vaste dépression occupée aujourd'hui par les voies ferrées de la cour de triage Turcot du Canadien National. Elle fut jusqu'au 19^e siècle le site du lac à la Loutre, un élargissement de la rivière Saint-Pierre. Le canal de Lachine et ses quartiers http://bv.cdeacf.ca/bvdoc.php?no=2005_04_0512&col=EA&format=htm&ver=old</p>
4	<p>Un mot sur Saint-Pierre, autrefois et aujourd'hui, partie de Lachine un ancien lac dit Saint-Pierre, aujourd'hui asséché. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117,92213588&_dad=portal&_schema=PORTAL</p>

Quels éléments du patrimoine industriel et historique faudrait-il conserver ?

Les Vestiges du Canal des Sulpiciens

J'ai récemment appris connaissance que les vestiges du premier canal existe et ils sont sur le territoire du secteur Lachine Est présentement en consultation publique.

Le rêve des sulpiciens était de faciliter le contournement des rapides de Lachine, un véritable obstacle au 17eme siècle. Ce canal serait creusée du coté ouest du lac a la Loutre vers le Lac st Louis.

Lieu :

- utilisent le lit de la rivière Saint-Pierre et le bassin du lac à la Loutre

Cartes :

- (Voir diapositive 7 et 8 de mon Power Point attaché).

PREMIER CHAPITRE Historique du havre ancien de Montréal, page 2

<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs64976>

Fig 1.1 **Carte d'une Partie de l'Île depuis la Pointe Cardinal**

Source : Archives nationales de France. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.

Dimensions :

- Catalogne s'engagea à creuser un chenal de 12 pieds de large et 9 pieds de profondeur, et à terminer l'ouvrage en juin 1701.

Les Buts:

- Créer une voie navigable qui contournera les rapides de Lachine
- De relier le lac à la Loutre au fleuve Saint-Laurent par un canal de 2 km de longueur
- Augmenter le volume de marchandises en transit.
- Rendre possible la construction de moulins à farine sur les bords de ce canal.
- Alimenter les moulins d'eau

Les Réalisateurs :

- 1670 Rêve imaginé par François Salignac Fénelon, supérieur des sulpiciens
- 1689 Projet est repris par François Dollier de Casson, (1671–1674, supérieur des Sulpiciens 1678–1701 seigneur de l'île de Montréal).
- 1700 Ingénieur Gédéon de Calalogne
- 1733 l'ingénieur du roi, Gaspard Chaussegros de Léry, concepteur des fortifications de Montréal r

Les raisons pour le non complétion :

- 1689 Raid amérindien et massacre des habitants du village de Lachine entre le 4 et le 5 août
- 1689, refus de la maison mère parisienne des Sulpiciens de financer les travaux
- 1701 Le roc solide nécessiterait des moyens plus importants que prévu
- 1701 La mort de Dollier de Casson
- 1701, refus de la maison mère parisienne des Sulpiciens de financer les travaux
- 1714 Tentative de reprise des travaux de creusage ; les coûts s'étant révélés trop élevés, les travaux sont suspendus.
- 1717, 1733 2 refus par l'ingénieur du roi, Gaspard Chaussegros de Léry de financer les travaux

Lieu Secteur LACHINE-EST :

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf /page 33/pdf page 45
Complex d'Allis Chalmers Bullock
Interieur du Batiment No15 de Stelfil

Cartes :

- (Voir diapositive 9, 10, 11 de mon Power Point attaché).
 - document [3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf](#) Page 86 / pdf 98
 - Annexe 9 Plans Polyphasé (document [3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf](#) page 217/pdf 229)
- Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel est de Lachine, Pour le service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Bureau du Patrimoine et de la Toponymie de la Ville de Montréal mars 2008**
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf

D'après avoir consulté plusieurs ouvrages, les vestiges du Canal des Sulpiciens préoccupent plusieurs professionnels d'histoire, d'architecture et d'archéologie.

Tableau 3 : Extraits de textes a propos du [Canal des Sulpiciens](#) :

1	<p>En passant par LaSalle Saint-Pierre Elle fut jusqu'au 19^e siècle le site du lac à la Loutre, un élargissement de la rivière Saint-Pierre, premier choix des sulpiciens au 17^e siècle pour le tracé de leurs premiers projets de canal. Le canal de Lachine et ses quartiers http://bv.cdeacf.ca/bvdoc.php?no=2005_04_0512&col=EA&format=htm&ver=old</p>
2	<p>Les projets de canal des sulpiciens Ces projets utilisent le lit de la rivière Saint-Pierre et le bassin du Lac à la Loutre :</p> <p>1670 : le premier projet de canalisation, resté sans suite, devait servir à alimenter les moulins à eau de la rivière Saint-Pierre près de la ville. François Salignac Fénelon, supérieur des sulpiciens, imagine ce projet de canalisation des eaux du lac, ce qui aurait également augmenté le volume de marchandises en transit.</p> <p>1689 : le projet est repris par François Dollier de Casson, successeur de Fénelon. La construction commence le 13 juin 1689 : il s'agit de relier le lac à la Loutre au fleuve Saint-Laurent par un canal de 2 km de longueur. Dans la nuit du 4 au 5 août 1689, un raid amérindien sur le village de Lachine met fin aux travaux.</p> <p>1700 : Dollier de Casson confie à l'ingénieur Gédéon de Catalogne le creusement d'un canal (12 pieds de large et 9 pieds de profondeur) qui est abandonné à cause de la mort de Dollier de Casson en 1701 et par les difficultés financières de Gédéon de Catalogne qui n'avait pas prévu que le roc solide nécessiterait des moyens plus importants que prévu.</p> <p>1717 et 1732 : par deux fois les sulpiciens demandent à l'ingénieur du roi, Gaspard Chaussegros de Léry, concepteur des fortifications de Montréal, de poursuivre le creusement du canal. À cause des coûts trop importants, le projet est abandonné.</p> <p>Bibliothèque virtuelle Le canal de Lachine et ses quartiers http://bv.cdeacf.ca/bvdoc.php?no=2005_04_0512&col=EA&format=htm&ver=old</p>

3	<p>1.1.4 Les Messieurs de Saint-Sulpice de Paris les succèdent, devenant de la sorte les nouveaux seigneurs de Montréal. Cette compagnie de prêtres séculiers va entreprendre le véritable développement du territoire... Plus ambitieux encore est le premier projet de construction du canal de Lachine. Il s'agit de créer une voie navigable qui contournera les rapides de Lachine en utilisant l'emprise de la rivière Saint-Pierre et du lac aux Loutres (aussi appelé lac Saint-Pierre)... La première pelletée de terre du futur canal a lieu le 13 juin 1689. Cependant, le massacre des habitants de Lachine en août de la même année, de même que le refus de la maison mère parisienne des Sulpiciens de financer les travaux, sonnent le glas du projet,... Deux tentatives avortées pour ressusciter le rêve des Messieurs de Saint-Sulpice, en 1700, puis en 1733, n'auront pas de suite sous le Régime français.</p> <p>Premier Chapitre – Historique du Havre ancien de Montréal, Page 3 http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs64976</p>
4	<p>3.1 Des le 17e siècle, ...contourner les rapides de Lachine un important obstacle... Première tentatives de canalisation destinée a la navigation en Amérique. (page 9 /pdf page 21) http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf</p>
5	<p>Les premiers projets de creusement du canal voient le jour avec les Sulpiciens François de Salignac Fénelon en 1670 puis Dollier de Casson en 1680, mais les fonds insuffisants empêchent la concrétisation de leur projet.</p> <p>MONTREAL EN QUARTIER - QUARTIER VIEUX-LACHINE http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/histoire.php?quartier=15</p>
6	<p>Sur le plan de 1702, un moulin est mentionné à l'embouchure du lac et, très tôt, les seigneurs désirent creuser un canal pour contourner les rapides de Lachine : les projets anciens incluent le lac Saint-Pierre.</p> <p>http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/3.3_la_falaise_saint-jacques_survol_historique.pdf (texte et pdf page 9)</p>
7	<p>DOLLIER DE CASSON, FRANÇOIS, capitaine de cavalerie, prêtre, sulpicien, aumônier militaire, explorateur, supérieur des Sulpiciens en Nouvelle-France (1671–1674 et 1678–1701) et, à ce titre, seigneur de l'île de Montréal, curé de la paroisse de Trois-Rivières puis de Ville-Marie, vicaire général du diocèse de Québec, architecte et historien, né en 1636 au château de Casson-sur l'Erdre en Basse-Bretagne, diocèse de Nantes, décédé à Montréal le 27 septembre 1701.</p> <p>Au cours de ses 20 dernières années, Dollier consacra beaucoup de temps et d'argent à un projet qui lui tenait à cœur : le creusage du canal Lachine. L'idée de faire ce canal n'était pas de Dollier ; l'abbé Fénelon qui en avait parlé en 1670 ne s'attribuait pas non plus le mérite de cette idée. Dollier remit le sujet à la mode en 1680, élaboras des projets et des plans et entreprit aussitôt le creusage. Il voyait deux avantages importants à la réalisation de ce projet : permettre aux canots venant des Grands Lacs d'éviter le Sault-Saint-Louis pour atteindre Montréal, et rendre possible la construction de moulins à farine sur les bords de ce canal. Dollier espérait d'ailleurs que le rendement de ces moulins compenserait les dépenses engagées pour les travaux. Le supérieur de Paris refusa toutefois son approbation par crainte de se lancer dans des dépenses trop grandes. Dollier, déjà occupé à terminer l'église paroissiale et à assurer la protection de Montréal contre les Iroquois, retarda la réalisation de son projet.</p> <p>...Le massacre des habitants du village de Lachine, par les Iroquois en 1689, mit brutalement fin aux travaux...</p> <p>...Catalogne s'engagea à creuser un chenal de 12 pieds de large et 9 pieds de profondeur, et à terminer l'ouvrage en juin 1701...</p> <p>...Le manque d'argent et la dureté du roc entraînèrent un nouvel échec...</p> <p>Dictionnaire Biographique du Canada http://www.biographi.ca/fr/bio/dollier_de_casson_francois_2F.html</p>

8	<p>Canal de Lachine (lieu historique)</p> <p>Éphémérides -</p> <p>1663 Les sulpiciens deviennent les seigneurs de l'île de Montréal.</p> <p>1680 Le supérieur des sulpiciens de Montréal, Dollier de Casson, qui voudrait que les bateaux franchissent plus facilement les rapides du Sault-Saint-Louis, entreprend le creusage d'un canal devant relier le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre, mais le supérieur parisien des sulpiciens lui refuse l'autorisation de continuer.</p> <p>1689 (13 juin) Appuyé par l'intendant Champigny, l'abbé Pierre Rémy et l'ingénieur Gédéon de Catalogne, Dollier de Casson reprend le creusage du canal entre la rivière Saint-Pierre et le lac Saint-Louis. (Nuit du 4 au 5 août) 1 500 Iroquois attaquent les 200 colons répartis de l'île Dorval jusqu'aux portes de Ville-Marie ; bilan : 24 (selon certains ; d'autres disent 200 colons tués et 42, selon certains, d'autres disent 120 faits prisonniers et torturés à mort par les Iroquois ; cet événement est resté dans la mémoire des Lachinois comme le «massacre de Lachine». Les travaux de creusage du Canal de Lachine sont arrêtés après le massacre de Lachine.</p> <p>1700 Les sulpiciens signent un contrat avec l'ingénieur et arpenteur royal, Gédéon de Catalogne, pour creuser un canal de communication de 12 pieds de largeur et de 9 pieds de profondeur entre le haut et le bas du Sault-Saint-Louis en passant par la rivière Saint-Pierre. Le projet est abandonné après le décès de Dollier de Casson, supérieur des sulpiciens, seigneurs de Montréal.</p> <p>1701 Les travaux de creusage du canal aux deux tiers terminés sont arrêtés par manque d'argent, puis définitivement abandonnés à la suite du décès de Dollier de Casson.</p> <p>1714 Tentative de reprise des travaux de creusage ; les coûts s'étant révélés trop élevés, les travaux sont suspendus.</p> <p>1717 Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry tente sans succès de ranimer le projet de creusage du canal.</p> <p>1733 Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry tente sans succès de ranimer le projet de creusage du canal.</p> <p>http://www.memoireduquebec.com/wiki/index.php?title=Canal de Lachine %28lieu historique%29</p>
9	<p>Origine du projet</p> <p>L'origine du canal de Lachine remonte à 1670, alors que l'abbé François de Salignac Fénélon propose le creusement d'un canal entre Montréal et Lachine. En 1680, François Dollier de Casson, supérieur des Sulpiciens, affirme que ce canal permettrait d'approvisionner en eau les moulins de Montréal, tout en facilitant la navigation vers les pays d'en haut. Mais il faut attendre le début du XIXe siècle pour que ce rêve devienne réalité.</p> <p>Arrondissement Lachine http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117_89487574&_dad=portal&_schema=PORTAL</p>
10	<p>UNE INTERDÉPENDANCE ENTRE NAVIGATION, INDUSTRIALISATION ET URBANISATION LE PREMIER CANAL <i>Canaliser la pointe sud de l'île représentait un projet cher aux administrateurs français de Montréal; dès la fin du XVIIe siècle, des travaux sont entrepris afin de passer outre aux rapides de Lachine. Projet ambitieux, mais néanmoins abandonné après quelques années de travaux. Il faudra attendre plus d'un siècle encore avant qu'un premier navire puisse emprunter un corridor navigable permettant de contourner les rapides.</i></p> <p>http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P34/7g.pdf (texte page 22 / pdf page 23)</p>

Documents sur le Canal des Sulpiciens

J'appuis **Adrien Sheppard**, président du CJV – Comité Jacques Viger et **Jacques Lachapelle**, président du CPM – Conseil du Patrimoine de Montréal, pour leurs deux documents :

Programme particulier d'urbanisme - Quartier Lachine – Est (PPU) suite à l'assemblée 14 mars 2018 Microsoft Word - AC14-LAC-03_CPM_CJV_PPU LacEst.doc 9 pages pdf
http://applicatif.ville.montreal.qc.ca/som-fr/pdf_avis_cjv/pdfav21543.pdf signé le 3 Avril, 2018

Démolition de bâtiments – Projet Dominion Bridge (DB) suite à l'assemblée 14 mars 2018
Microsoft Word - AC14-LAC-02_CPM_CJV_Démolition.doc 7 pages pdf
http://applicatif.ville.montreal.qc.ca/som-fr/pdf_avis_cjv/pdfav21544.pdf signé le 3 Avril, 2018

Les signataires défendent la préservation et non la démolition, page 5 du DB, des vestiges du canal des sulpiciens.

« Les comités sont très surpris d'apprendre **qu'une portion aussi importante du canal des sulpiciens traverse le site de Lachine-Est et que sa présence y a été constatée jusqu'en 1913 permettant de croire qu'il en reste des traces archéologiques significatives...** »

« ...Le projet en implique la perte totale et irrémédiable. »

J'ajoute que leur démolition sera une erreur à grande échelle comme la destruction des vestiges du village des tanneries à Saint-Henri par les travaux du Turcot, voir article ;

Village des tanneries: une démolition qui prend les opposants au dépourvu

Le quartier Saint-Henri a dû dire adieu à son village des Tanneries plus tôt (et plus subitement) qu'il ne l'avait prévu quand la machinerie lourde a fait son entrée sur le chantier de l'échangeur Turcot, samedi, à la demande du ministère des Transports du Québec (MTQ). **MARIE-MICHÈLE SIOUI** La Presse 20 septembre 2015

<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201509/20/01-4902191-village-des-tanneries-une-demolition-qui-prend-les-opposants-au-depourvu.php>

Les signataires parlent des vestiges et leur patrimoine unique et exceptionnel. Leur valeur archéologique est que ce canal est le premier en Amérique. Leur valeur historique pour leur rôle fondateur de Lachine et de Montréal mais aussi la Province de Québec et pour le rôle de l'économie Canadienne ; de la traite de fourrure, aux transports de grains de la région des Grands Lacs et durant la période d'industrialisation.

Les signataires font mention à la première page PPU, de la proximité du Canal Lachine et de la maison Le Ber – Le Moyne qui sont classés lieux historiques nationaux, La maison est aussi classée au provincial. Pour cette raison les vestiges du canal des sulpiciens devraient avoir les mêmes classements et être inclus dans la vision d'ensemble du projet. Et à la page 4, du premier document, ils mettent en première place sur leurs 8 principes directeurs du PPU.

1. Promouvoir la mise en valeur du patrimoine industriel de manière à en faire **une signature pour le nouveau quartier.**

Ils rajoute « à ce titre », à la page 8, « ... *devrait s'appuyer sur une approche patrimonial intégrée et systématique pour l'ensemble du secteur, en raison de la richesse des patrimoines industriels et archéologiques qui recèle.* »


Les raisons pour mettre en valeur de la Rivière Saint-Pierre et le Canal des Sulpiciens

- La possibilité de retrouver la présence humaine de l'époque paléohistorique
- La Rivière Saint-Pierre a joué un rôle CLE dans la fondation de Montréal
- Poids patrimonial et généalogique
- La première ligne de communication avec la partie ouest de l'île
- La tête de pont entre Montréal, les Grands Lacs et l'intérieur du continent nord-américain
- Premier canal en Amérique du Nord
- Rôle précurseur dans la révolution des transports au Canada

Parcs Canada encourage la protection des *Vestiges du canal des Sulpiciens* dans le secteur Rockfield

Tableau 4 : Extrait de textes présentant les **raisons historiques pour mettre en valeur de la Rivière Saint-Pierre et le Canal des Sulpiciens** :

1	<p>4.3 Paléohistoire... la possibilité de retrouver dans les zones où le sol naturel d'habitat a été préservé, des éléments de présences humaines datant de l'époque paléohistorique sur les anciennes berges de la petite rivière Saint-Pierre.</p> <p>http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf (page 23 / pdf page 35)</p>
2	<p>La petite rivière Saint-Pierre a joué un rôle clé dans la fondation de Montréal, étant donné que Samuel de Champlain a décidé de débarquer et de s'installer au confluent de cette rivière et du Saint-Laurent. La fonction de la petite rivière Saint-Pierre était double: elle servait de port aux bateaux et aux canots et agissait en même temps comme barrière pour protéger les colons français des incursions de la population autochtone iroquoise. C'est la guerre continuelle contre les iroquois qui finira par pousser les habitants du premier établissement de Montréal, Ville Marie, à suivre la petite rivière vers l'ouest. La vallée de la petite rivière Saint-Pierre représente la première ligne de communication avec la partie ouest de l'île.</p> <p>http://rivieresperdues.radio-canada.ca/fr/villes/montreal</p>
3	<p>Histoire</p> <p>Lachine est l'une des trois premières paroisses de l'île de Montréal – la première en amont des rapides de Lachine – et la quinzième plus ancienne de la Nouvelle-France. Ce fut aussi, pendant longtemps, la tête de pont entre Montréal, les Grands Lacs et l'intérieur du continent nord-américain. C'est donc dire le poids patrimonial et généalogique que représente aujourd'hui cet Arrondissement.</p> <p>http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8117,92213588&_dad=portal&_schema=PORTAL</p>
4	<p>Voie d'eau : l'important canal de Lachine C'est un lieu commun de parler de l'importance du canal de Lachine dans le développement de Montréal. Ouverte dès 1825, cette nouvelle route passe au sud de ce qu'était le lac Saint-Pierre. À ce moment, le canal ajoute à la voie terrestre, la Upper Lachine Road, une voie de navigation majeure donnant accès à l'intérieur du continent.</p> <p>http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P98/3.3_la_falaise_saint-jacques_survol_historique.pdf(page15)</p>
5	<p>4.5 Le canal des Sulpiciens... Le projet d'excavation du premier canal en Amérique du Nord pour relier le Lac Saint-Louis et la petite Rivière Saint-Pierre</p> <p>http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf (page 24 / pdf page 36)</p>

6	UNE INTERDÉPENDANCE ENTRE NAVIGATION, INDUSTRIALISATION ET URBANISATION Par le biais de la plaque qu'elle fait apposer en 1981 pour commémorer l'importance nationale du canal de Lachine, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada précise le rôle précurseur que joue le canal dans la révolution des transports au Canada. http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P34/7g.pdf page 23
7	 Lieu historique national du Canal-de-Lachine page 5 Le plan directeur Les ouvrages de génie associés à la construction et à l'opération du canal <i>Encourager les initiatives de tiers dans l'identification et la protection des vestiges du canal des Sulpiciens dans le secteur Rockfield.</i> https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/canallachine/docs/plan1/sec4/page5

Quels seraient les meilleurs moyens de les mettre en valeur ?

D'après tous les documents que j'ai consultés portant sur Rivière Saint-Pierre et Le Canal des Sulpiciens sont du même avis qu'ils ont une grande valeur. En premier lieu il faut les accorder des classements historique et archéologique au niveau Provinciale et Fédérale.

Au niveau municipal ;

« En 2005, La ville de Montréal c'est dotée d'une politique sur le patrimoine qui vient formaliser son engagement de protéger le caractère patrimonial du canal de Lachine ».
http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf (page 1 / pdf page 13)

Je demande que la ville de Montréal et de Lachine garde cette promesse de protection et élargit cette politique pour inclure les vestiges du Canal des Sulpiciens.

La Rivière Saint-Pierre

Etant donné que La Rivière Saint-Pierre traversa les régions ou les municipalités contemporaines de Westmount, Cote st Luc, Montréal-Ouest, Lachine. Ensuite comme lac elle était présentes dans les quartiers du Sud – Ouest donc, Cote st-Paul, St Henri, Pointe st Charles, Griffintown et encore en rivière dans la région Vieux Montréal (arrondissement Ville Marie) pour finalement ce déverser dans le Fleuve Saint-Laurent. Il y a aussi une branche qui traverse Verdun. L'Histoire de cette Rivière et son Lac a laissé un héritage immense pour son rôle historique à tous Montréalais.

Il ne faut jamais l'oublier.

(Voir diapositive 6 de mon Power Point attaché). La région ou elle change de direction est dans le secteur de Lachine-Est. J'encouragerais une étude de possibilité de « **Daylighting** » sur une section. Je suis au courant qu'après sa descente du plateau du Golf Meadowbrook elle rentre dans le Collecteur ROCKFIELD coté Nord-Est du secteur présentement en consultation. Même si c'est un parcours en surface courte d'une centaine de mètres peut servir pour commémorer son héritage. Un Parc aménagé avec une biodiversité de plantes indigènes et une plaque pourront servir comme aide mémoire.

Canal des Sulpiciens

D'après les auteurs de :

Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel est de Lachine, Pour le service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Bureau du Patrimoine et de la Toponymie de la Ville de Montréal. mars 2008

[3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf](#) (Document Page 33 / pdf page 45)

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf

« ... **Le Canal des Sulpiciens occupe une place maitresse dans ce paysage** (Secteur Lachine-Est)... **ceci donne lieu de croire que son trace sinueux pourrait facilement être reconstitué... »**

Encore, j'appuis **Adrien Sheppard**, président du CJV – Comite Jacques Viger et **Jacques Lachapelle**, président du CPM – Conseil du Patrimoine de Montréal, pour leurs recommandations suivante:

« **L'entremise d'une trace figurée tout au long de son emprise.** » page 5 DB

Démolition de bâtiments – Projet Dominion Bridge (DB) suite a l'assemblé 14 mars 2018

[Microsoft Word - AC14-LAC-02_CPM_CJV_Démolition.doc 7 pages pdf](#)

http://applicatif.ville.montreal.qc.ca/som-fr/pdf_avis_cjv/pdfav21544.pdf signé le 3 Avril, 2018

Voici deux perspectives. L'un étais écrit en mars 2008 et l'autre en mars 2018. J'ignore à cette date si il reste des vestiges ou non car le document plus récent traitait la démolition de Dominion Bridge. J'espère qu'il reste des vestiges de cet ancien canal fondateur. Sinon, recréer son tracé et en faire un parc serai une manière de réconcilier ces dommages d'une façon créative et éducationnel. Des panneaux explicatifs pour valoriser notre patrimoine historique et archéologique.

Ce parc pourrai être simple comme le Champs de Mars ou les fortifications de Ville Marie sont mises en valeur ([Voir diapositive 12, 13, 14 de mon Power Point attaché](#)). Un autre exemple plus près serait les vestiges de l'Eglise Saint Anges a LaSalle ([Voir diapositive 15 de mon Power Point attaché](#)).

En résumé, intégrer ces deux projets de mise en valeur en créant une connections entre le Parc pour commémorer la Rivière Saint – Pierre avec le Parc de la trace de l'emprise du canal des Sulpiciens.

Louise Chênevert
Fondatrice de

Balade de la Rivière - st Pierre - River Ride

<https://www.facebook.com/Balade-de-la-Rivi%C3%A8re-st-Pierre-River-Ride-235288763669216/>



riviere.st.pierre@gmail.com

OFFICE de CONSULTATION PUBLIQUE de MONTREAL
Lachine-Est

PATRIMOINE

La Rivière st Pierre et les Vestiges du Canal des Sulpiciens

Mars 2019

Louise Chênevert

Riviere.st.pierre@gmail.com

pour

La Balade de la Rivière - st Pierre - River Ride

Facebook <https://www.facebook.com/Balade-de-la-Rivi%C3%A8re-st-Pierre-River-Ride-235288763669216/>

Tsi Tetsionitiotiakon watershed map
LAKES & RIVERS on the ISLAND of MONTREAL



Many of the **45** rivers and **10** lakes on the island would have been canoe passable and thus formed a fabric for agriculture, communication and trade.

INDIGENE COMMUNITY <https://sites.google.com/site/indigenecommunity/homes/5-tiohtiake-Mohawk-placenames>

Sous Turcot, un ancien lac pose un défi aux ingénieurs, Radio Canada, Publié le vendredi 21 avril 2017
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1028997/sous-turcot-ancien-lac-complice-travail-ingenieurs-st-pierre-loutre-construction-nouvel-echangeur-defis>



Montreal ordered to bury or divert last remnant of St-Pierre River

[MARIAN SCOTT, MONTREAL GAZETTE](#) Updated: July 10, 2018



10 ANS COLORWATER LES ANS DE MEADOWBROOK
Little St. Pierre River wends through the Meadowbrook Golf Course.



COURTESY OF POINTE À CALLIÈRE MUSEUM
Montreal 1701: illustration by Francis Back shows the Little St. Pierre River flowing inland past Pointe à Callière.

1. MEADOWBROOK GOLF COURSE

On this west end green space flows the last remnant of the Little St. Pierre River, once a spirited stream that rambled from the slopes of Mount Royal to Côte St. Luc, Ville St. Pierre, St. Henri and Verdun, with tributaries to Pointe à Callière in Old Montreal and Angrignon Park in LaSalle.

2. LAC ST. PIERRE

Later called Lac à la Loure (Otter Lake), this lake had become a marsh by the mid-19th century. Swampy conditions caused no end of problems when it became a railway yard in for the Grand Trunk Railway at the turn of the 20th century.

3. THE GLEN

Several Westmount streams converged into one at the Glen and tumbled down the hill. In St. Henri, a mill and tanneries clustered along the stream, which was joined by the St. Pierre River.

4. BURNSIDE

Fur trader James McGill named his country estate, Burnside, after the burn — the Scottish word for stream — that ran across it. McGill bequeathed his farm and fortune to McGill University, where the name of Burnside Hall recalls the former stream.



COURTESY OF JACQUES NADEAU
William Collector at Pointe à Callière museum.

5. WILLIAM COLLECTOR

An engineering feat when it was built between 1832-30, this stone sewer diverted part of the St. Pierre River.

MONTREAL ISLAND'S WATERWAYS

BLUE: Existing waterways

Source: Réseau de suivi de milieu aquatique, Montreal

ORANGE: Rivers and streams that have been diverted underground.

Source: City of Montreal (1958) and Montreal Daily Herald (1925)



RIVIÈRE ST. PIERRE, PART V: OVALFLOW

Following Rivière St Pierre as it makes its way through the village of Rockfield and (sometimes) into the Lachine Canal

<http://undermontreal.com/riviere-st-pierre-part-v-ovalflow/>

Rivière St. Pierre, Part V: Ovalflow | Under Montreal - Google Chrome

Not secure | undermontreal.com/riviere-st-pierre-part-v-ovalflow/

SAINT-PIERRE

LASALLE

Lasalle Park

Map data ©2019 Google

500 m

Google My Maps

J'apprécie le développement de la route géographique en parallèle aux doutes faisant presque office d'éducation méthodologique. Quelle [...]

MARK SETTLE on 24 Nov

TROUBLE UNDERGROUND

Amazing article, I am glad it worked out for you!

DEBORAH DEEGAN on 17 Sep

BROOKS IN THE CITY

I happen to live near a 1/4 km section of creek in the Valois area of Pointe Claire. As far as I can tell, [...]

pdfav21544.pdf

Show all

For the first kilometer and a half, this portion of CSL collector is pretty straightforward: 8×10 feet in diameter with a shape that's typical of concrete sewers built in Montreal between the 1920s and

Fig 1.1 Carte d'une Partie de l'île depuis la Pointe Cardinal, 1733

Source : Archives nationales de France. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.

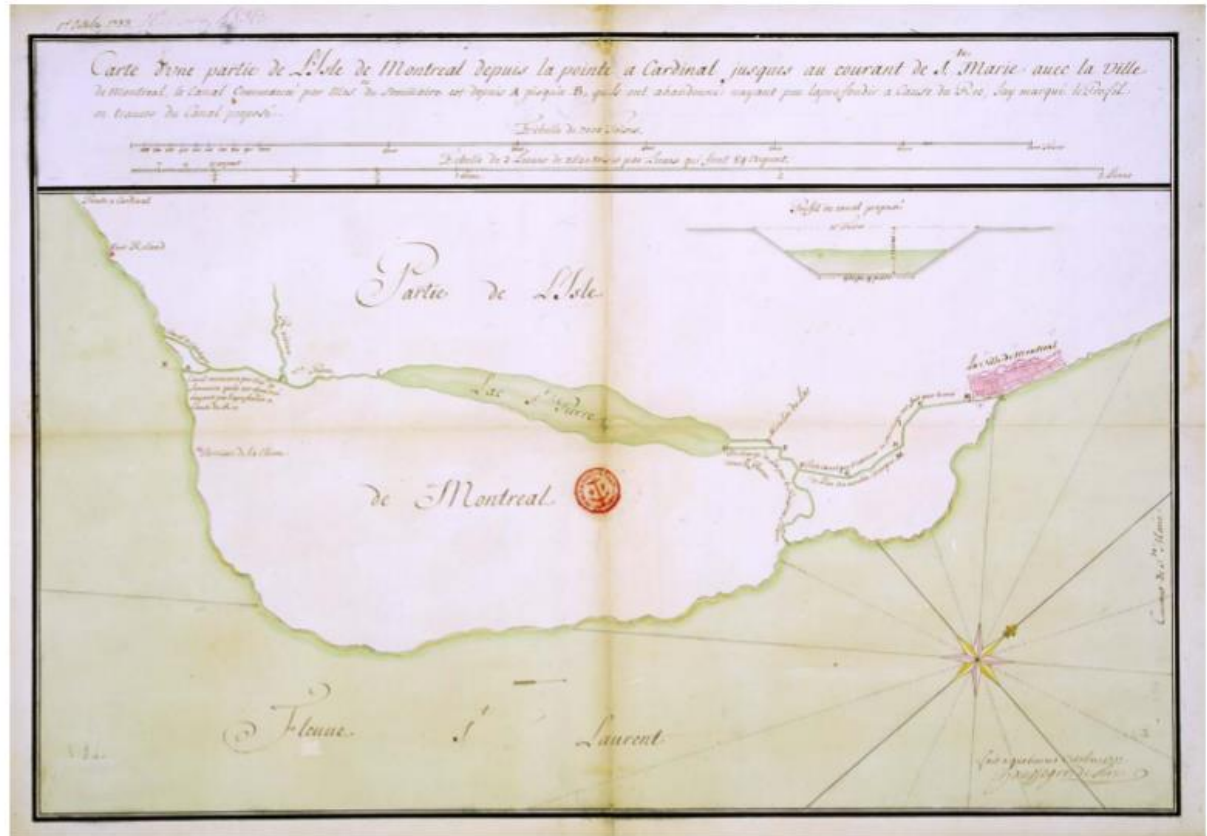
Introduction

Raconter l'histoire du havre ancien de Montréal, c'est évoquer une bonne part de l'histoire économique, politique et sociale du Canada tout entier. Son importance peut donc être considérée comme nationale. Elle prend ses racines dans la géographie du lieu qui réunit trois facteurs éminemment favorables à la formation d'un havre dynamique.

Ainsi, le site est d'abord considéré comme un havre naturel, condition préalable à tout établissement humain en Nouvelle-France au XVII^e siècle, époque où les rivières sont les seuls liens d'importance avec le monde extérieur. Il est également situé au confluent de trois cours d'eau majeurs qui sont autant de voies de pénétration du continent nord-américain (le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Outaouais et la rivière Richelieu).

Enfin, le havre est implanté à la limite ouest de la zone navigable du fleuve Saint-Laurent. La navigation étant entravée par la présence des rapides de Lachine, il sera pendant longtemps un point d'arrêt obligé, en même temps qu'un pivot permettant l'exploration et le développement de l'hinterland. Lieu de naissance du port moderne de Montréal (aujourd'hui le plus important port intérieur en eau douce d'Amérique du Nord), le havre ancien est plus largement le lieu de naissance de Montréal et de ses environs.

Figure 1.1
Projet de canal planifié par les Sulpiciens (non réalisé) visant à contourner les rapides de Lachine. Plan de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1733.



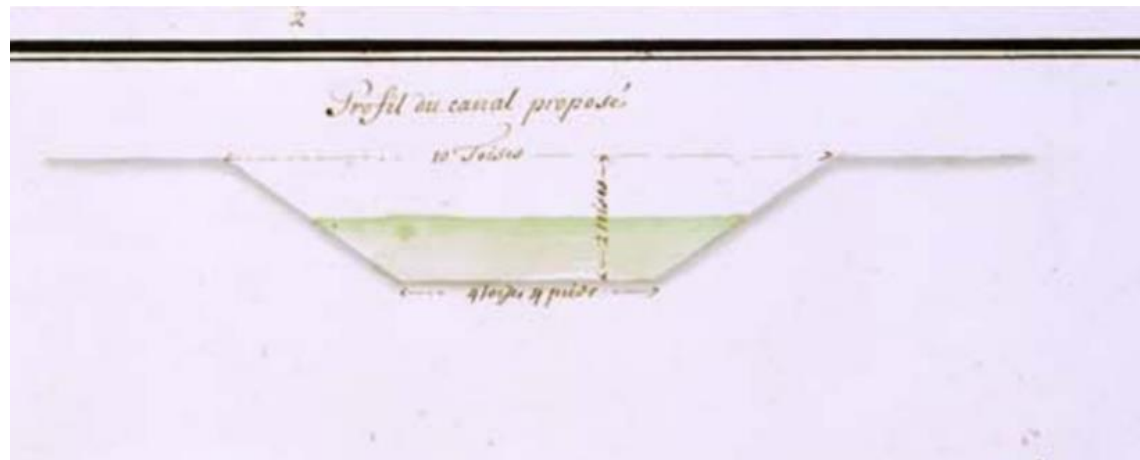
Source : Archives nationales de France. Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence.



PREMIER CHAPITRE
Historique du havre ancien
de Montréal page 2

<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs64976>

Figure 1.1
Projet de canal
planifié par les
Sulpiciens (non réalisé)
visant à contourner les
rapides de Lachine. Plan
de Gaspard-Joseph
Chaussegros de
Léry, 1733.

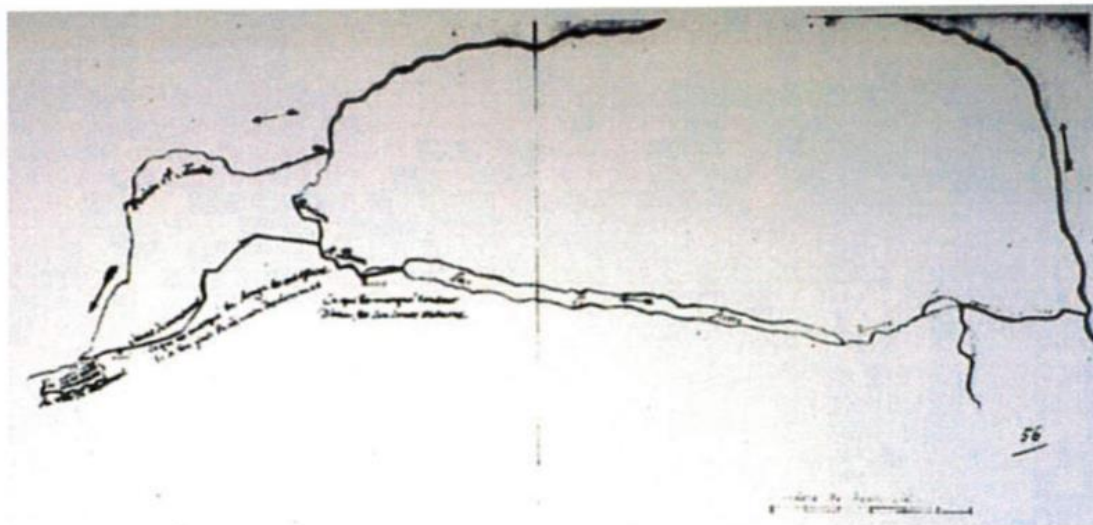


Liste des plans et photos utilisés

La cartographie polyphasée pour le secteur Lachine-est a été réalisée à partir des plans et photos historiques suivants :

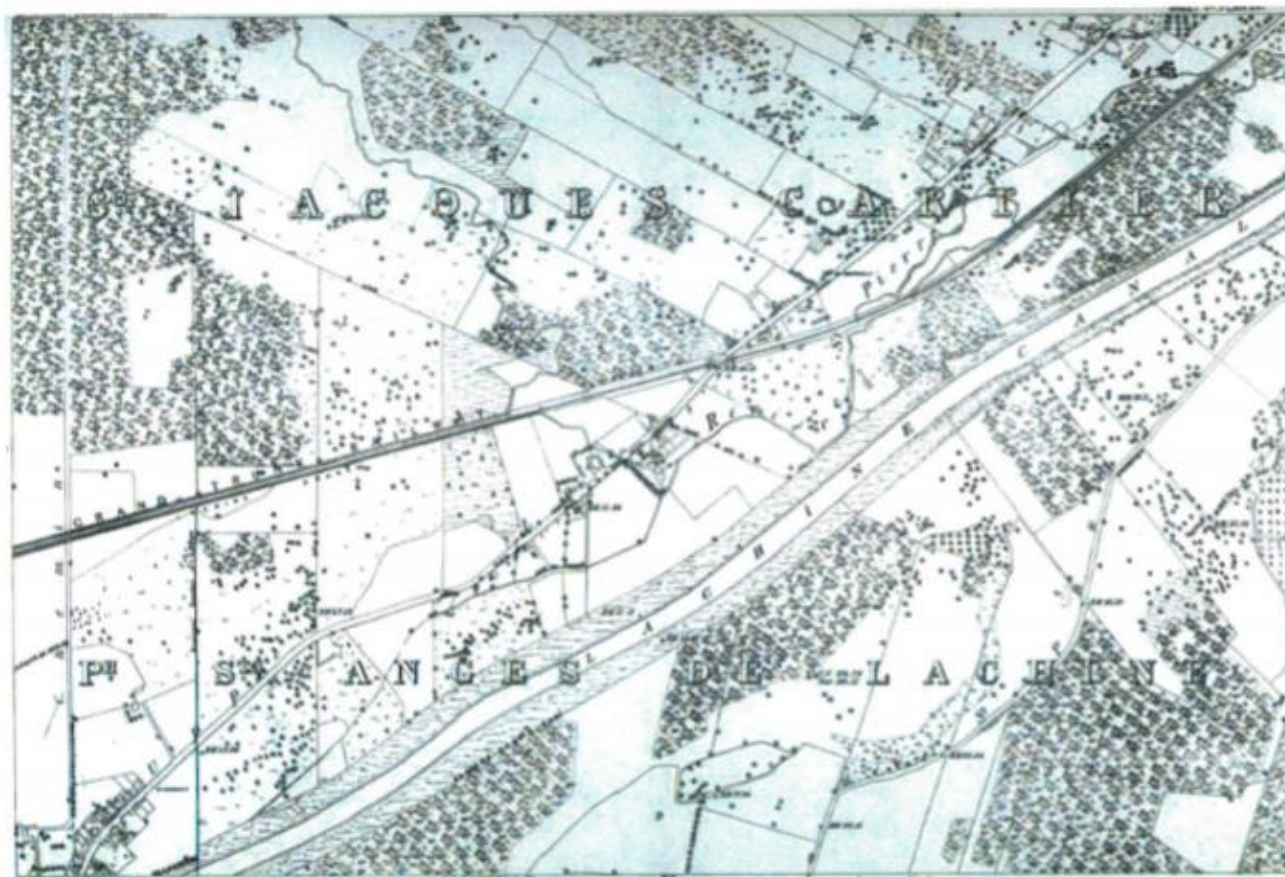
- 1732 – Chèze (Canal des Sulpiciens)
- 1867 – Fortification Surveys

Figure 34 : Le canal des Sulpiciens, Chèze, 1732.



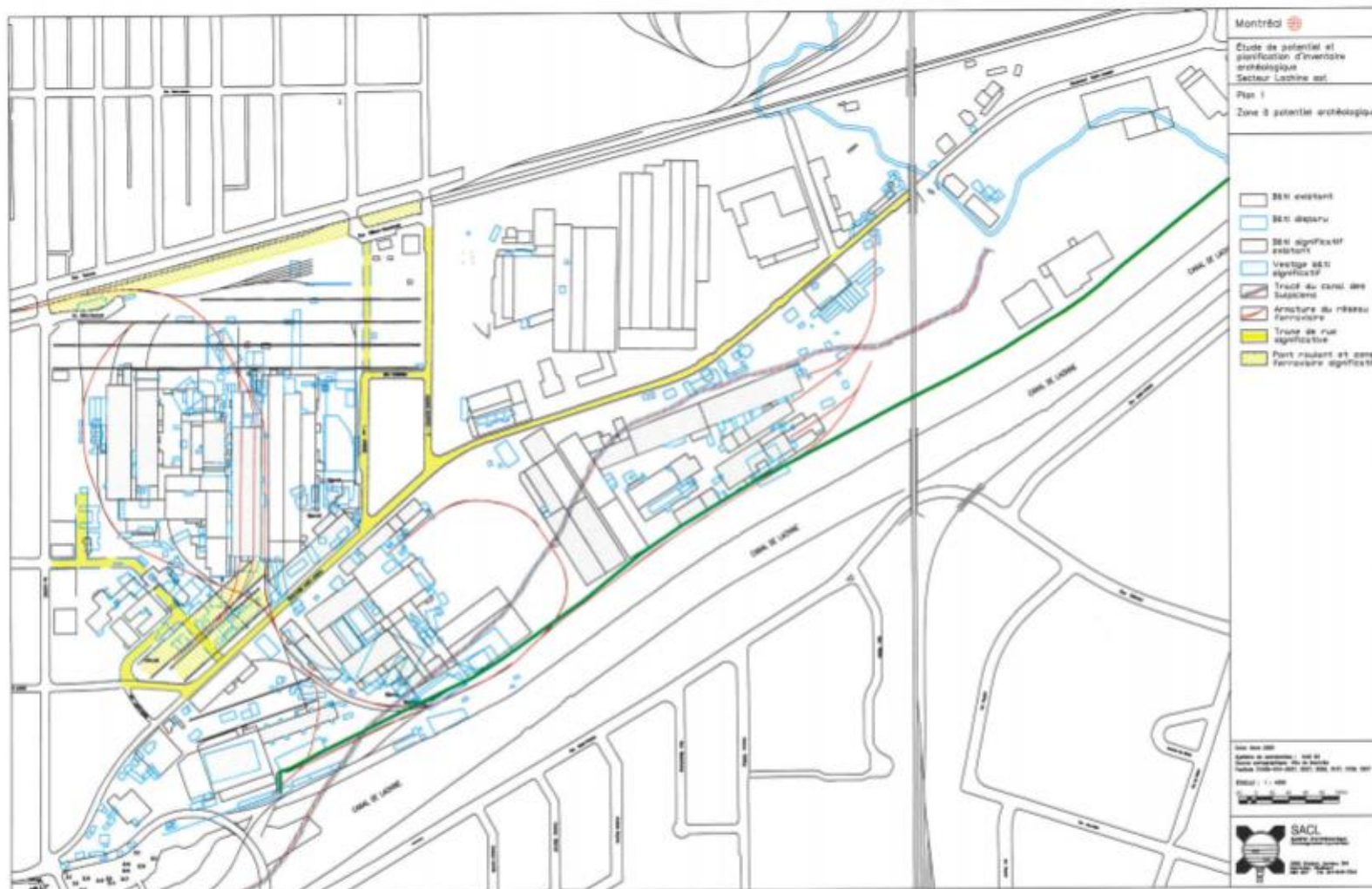
Not secure | ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf

Figure 35 : Fortification Surveys 1867



Annexe 9 Plans (document 3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf page 217 pdf 229)

ecure | ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P101/3.4_2008_analyse_patrimoniale.pdf



Vue du Champ de mars de Montréal, vestige des anciennes fortifications de la ville.

Jean Gagnon, 26 Aout 2008. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Champ_de_mars_Montreal.JPG



Montreal old city walls, Champ de Mars. July 2010, J. E. Matheson.

<http://www.jematheson.com/canada/montreal/pages/P1010572.html>



CITY OF MONTREAL Champ-De-Mars Illustrates A Successful Example Of Some Of The Public Space Projects Realized In The 1980S <https://www.canadianarchitect.com/features/in-full-view-public-space-in-montreal/attachment/1000219168-1000306663/>



Site archéologique de l'Église-des-Saints-Anges 9624, boulevard LaSalle, LaSalle

Jean Gagnon 27 juin 2011 [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89glise_des_Saints-Anges_Gardiens_\(Montr%C3%A9al\)#/media/File:Site_archeologique_de_l_Eglise-des-Saints-Anges-de-Lachine.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89glise_des_Saints-Anges_Gardiens_(Montr%C3%A9al)#/media/File:Site_archeologique_de_l_Eglise-des-Saints-Anges-de-Lachine.jpg)



ANNEXE :

Sous Turcot, un ancien lac pose un défi aux ingénieurs, Radio Canada, Publié le vendredi 21 avril 2017

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1028997/sous-turcot-ancien-lac-complice-travail-ingenieurs-st-pierre-loutre-construction-nouvel-echangeur-defis>