

 Parcs Canada Parks Canada

Canada 

LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU

CANAL-DE-LACHINE

Plan directeur

MAI 2004

Avant-propos



Les parcs nationaux, les lieux historiques nationaux et les aires marines nationales de conservation du Canada sont l'âme de notre pays et le cœur de ce que nous sommes. Ce sont des endroits magiques et merveilleux indissociables de notre patrimoine. Chacun d'eux raconte sa propre histoire. Ensemble, ils mettent en relief les richesses du passé, les promesses de l'avenir, et tissent un lien entre tous les Canadiens et Canadiennes.

Ce que nous chérissons comme faisant partie de notre identité nationale, nous le reconnaissons également à titre de responsabilité nationale. La préservation et la protection de l'exceptionnel patrimoine culturel et naturel du Canada incombent à tous les citoyens et citoyennes de ce pays. Ensemble, nous nous appliquons à garder intacts nos parcs nationaux, nos lieux historiques nationaux et nos aires marines nationales de conservation au bénéfice de la génération actuelle et de celles qui la suivront. Pour nous acquitter de cette tâche, nous devons prendre des mesures concrètes qui s'inscrivent dans une pensée à long terme.

Ces principes constituent le fondement du nouveau plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine. Vous me permettrez de témoigner ma plus sincère appréciation aux nombreux Canadiens et Canadiennes qui ont participé par leur réflexion à l'élaboration de ce plan. Je voudrais remercier en particulier l'équipe très dévouée de Parcs Canada de même que tous les particuliers et les organisations locales qui ont contribué à ce document, pour leur détermination, leur travail soutenu, leur esprit de collaboration et leur extraordinaire sens de la gestion du patrimoine.

Dans ce même esprit de partenariat et de responsabilité, j'ai le plaisir d'approuver le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine.

A handwritten signature in dark ink that reads "David Anderson". The signature is written in a cursive style with a long horizontal flourish at the end.

David Anderson
Ministre de l'Environnement

Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine

PLAN DIRECTEUR

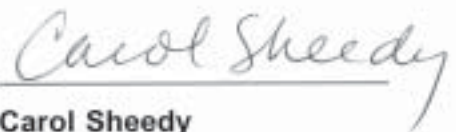
Approbation recommandée par :



Alan Latourelle
Directeur général de l'Agence
Parcs Canada



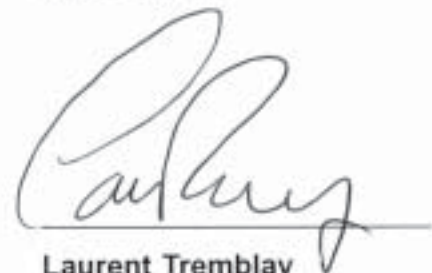
Christina Cameron
Directeur général
Lieux historiques nationaux
Parcs Canada



Carol Sheedy
Directeur général
Est du Canada
Parcs Canada



Francine Émond
Directrice
Unité de gestion de l'Ouest du Québec
Parcs Canada



Laurent Tremblay
Directeur exécutif du Québec
Parcs Canada

Table des matières

Introduction	9
1. Le canal de Lachine et son corridor industriel : contexte actuel	13
1.1 Un lieu historique national	13
1.2 Un axe urbain structurant	14
2. L'intégrité commémorative du lieu	19
2.1 Les objectifs de Parcs Canada	19
2.2 L'objectif de commémoration	19
2.3 Les ressources qui symbolisent ou caractérisent l'importance nationale du lieu ..	29
2.3.1 Le corridor du canal de Lachine : site historique et paysage industriel significatif	29
2.3.2 Les ouvrages reliés à l'énergie hydraulique	30
2.3.3 Les complexes industriels	31
2.4 Les messages d'importance historique nationale	32
2.4.1 Les messages à communiquer au public canadien	32
2.4.2 Les messages à communiquer aux visiteurs du lieu	33
2.4.3 Les défis de communication	33
2.5 Les autres valeurs patrimoniales du canal	34
2.5.1 Les ressources du patrimoine bâti et archéologique	34
2.5.2 Le patrimoine ethnologique	38
2.5.3 Les plaques commémoratives de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada	38
2.5.4 L'histoire récente du lieu	38
2.5.5 Les réseaux national et régionaux	38
3. Le canal de Lachine à l'aube du XXI^e siècle : un regard sur l'avenir	55
4. Les enjeux et les orientations	57
4.1 La conservation et la mise en valeur du paysage significatif	57
4.2 La préservation des ouvrages reliés à l'énergie hydraulique	58
4.3 La préservation des complexes industriels	59
4.4 La préservation des autres ressources du patrimoine bâti et archéologique	60
4.5 La communication des messages et des valeurs patrimoniales du lieu	61
4.6 L'intégration du canal au milieu urbain environnant	62
4.7 La protection de l'environnement naturel	63
4.8 L'utilisation des plans d'eau du canal	64
4.9 L'utilisation des berges du canal	66
4.10 La concertation, la collaboration et le partenariat	67
4.11 La génération de revenus	68

5. La problématique de mise en valeur	71
5.1 Les paramètres d'intervention	71
5.2 Les atouts et les potentiels	71
5.3 Les difficultés et les contraintes	72
6. Le concept de mise en valeur	73
6.1 La consolidation des activités linéaires	74
6.2 Le développement de pôles d'activités et de services	74
6.3 L'aménagement de haltes	76
6.4 L'aménagement de carrefours	77
7. Les principes d'aménagement	79
7.1 L'identité du corridor patrimonial	79
7.2 La spécificité des secteurs du canal.....	80
8. Résumé de l'évaluation environnementale.....	83
8.1 Contexte	83
8.2 Approche méthodologique	83
8.3 Portée de l'évaluation environnementale	83
8.4 Conformité des orientations stratégiques du plan directeur	83
8.5 Identification des sources d'impacts et évaluation des préoccupations	84
8.6 Impacts cumulatifs.....	85
8.7 Stratégies d'atténuation	85
8.8 Conclusion	85
Conclusion	87
Remerciements	89
Bibliographie	91

Introduction

Déclaré d'importance historique nationale depuis 1929, le canal de Lachine fut transféré à Parcs Canada par le ministère des Travaux publics en 1978, en vertu du programme des Accords sur la récréation et la conservation (ARC). Ce programme visait à sauvegarder des composantes culturelles et naturelles du patrimoine canadien et à mettre à la disposition du public certains aménagements ou équipements permettant d'accéder à ces composantes et d'apprécier leur valeur culturelle ou leurs installations récréatives.

Au moment de son transfert, le canal était déjà fermé à la navigation et certains des aménagements actuels, notamment la piste cyclable, avaient déjà été réalisés par le ministère des Travaux publics.

En 1979, à la suite d'études d'inventaire et de planification, le plan directeur du canal de Lachine était entériné par le ministre responsable de Parcs Canada. Ce plan identifiait comme objectifs la préservation des ressources patrimoniales et leur mise en valeur par l'aménagement d'espaces et d'équipements publics à des fins culturelles, communautaires et récréatives.

En fonction de ce plan, l'organisation fonctionnelle et spatiale de la propriété du canal se définissait comme un couloir d'activités ponctué de carrefours (accès, liens, intégration avec le milieu urbain environnant) et de haltes (noyaux d'intérêt particulier, éléments d'interprétation, points d'arrêt...), s'étirant

entre les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal, considérés comme portes d'entrée au couloir.

Le présent plan directeur s'inspire de ce concept d'ensemble établi initialement tout en tenant compte de l'objectif fondamental et prioritaire pour Parcs Canada, d'assurer l'intégrité commémorative du lieu. L'évolution du contexte patrimonial, environnemental et urbain dans lequel s'inscrit le canal de Lachine de même que les préoccupations de l'Agence en matière d'éducation, de partenariat et de génération de revenus ont également été prises en compte dans la mise à jour du concept.

Reflet des politiques générales de Parcs Canada, le nouveau plan directeur résulte d'une réflexion amorcée en 1995 et enrichie subséquemment par une consultation publique; cette réflexion a permis d'établir des orientations adaptées aux nouvelles conditions qui prévalent et aux tendances qui se dessinent pour l'avenir. Le plan expose divers projets et mesures de gestion qui devraient être mis en application au cours des cinq prochaines années, plus particulièrement aux fins d'assurer l'intégrité commémorative du lieu. Le plan exprime par ailleurs une vision d'avenir pour le lieu ainsi que des orientations stratégiques à long terme. Enfin, le plan identifie sommairement divers projets dont la mise en oeuvre ne peut actuellement être envisagée qu'à plus long terme, si les conditions financières ou les partenariats requis sont en place.

Carte de localisation

1. Le canal de Lachine et son corridor industriel : contexte actuel

1.1 Un lieu historique national

D'une longueur de 14 kilomètres, le canal de Lachine traverse le sud-ouest de l'île de Montréal. Il s'agit d'une voie navigable artificielle, conçue à l'origine pour contourner l'obstacle des rapides de Lachine et faciliter ainsi la navigation le long du fleuve Saint-Laurent. Précédé par deux projets entrepris sous le Régime français, le premier canal de Lachine fut creusé entre 1821 et 1825. Bien que son tracé demeura sensiblement le même, le canal fut transformé et considérablement élargi entre 1843 et 1848, puis entre 1873 et 1884; sa profondeur passa ainsi de 1,4 mètre à 4,27 mètres alors que sa largeur initiale de 14,5 mètres passait à une largeur variant de moins de 30 mètres à plus de 80 mètres. Ses cinq paires d'écluses jumelées permettaient alors de franchir une dénivellation d'environ 14 mètres.

Ancêtre de la voie maritime du Saint-Laurent, le canal de Lachine constitua un maillon majeur du réseau canadien de voies navigables. Son importance historique nationale fut reconnue par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada dès 1929; en 1987, la Commission réitérait l'importance historique nationale du canal à titre de voie navigable faisant partie du réseau national des canaux du Canada.

La voie canalisée de même que les ouvrages de génie qui s'y rattachent constituent des témoins tangibles de l'évolution de la

navigation sur le Saint-Laurent et des transports maritimes au Canada; ils rappellent le rôle déterminant qu'a joué le canal de Lachine à la tête du réseau de canaux reliant l'océan Atlantique au coeur du continent par la voie du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Le canal a exercé un impact significatif sur le développement industriel et urbain de la région métropolitaine de Montréal. De fait, il se situe au coeur même de ce qui fut le premier foyer de développement de l'industrie manufacturière canadienne. La proximité du port de Montréal, l'importance du trafic commercial de même que le potentiel hydraulique offert par la dénivellation des écluses ont contribué, dès le milieu du XIX^e siècle, à l'implantation de nombreuses industries le long des rives du canal, donnant ainsi naissance à un corridor industriel, le premier au pays, d'une puissance énergétique qui le situait au rang des grands centres industriels nord-américains.

En juin 1996, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a d'ailleurs reconnu le secteur montréalais du corridor industriel du canal de Lachine comme étant un témoin marquant de l'industrie manufacturière canadienne. Depuis cette reconnaissance, *le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine comprend désormais, outre la voie navigable et les terrains de réserve qui sont sous l'autorité de Parcs Canada, les biefs, écluses et terrains de réserve gérés par le Vieux-Port de Montréal ou par le secteur privé. Le lieu de commémoration¹ comprend*

1. L'expression « lieu de commémoration » s'applique à un lieu reconnu par le ministre de l'Environnement suivant la recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Ces termes englobent un emplacement, un bâtiment ou un autre endroit d'intérêt ou d'importance nationale, y compris les bâtiments ou ouvrages qui sont d'intérêt national en raison de leur âge ou de leur architecture. Le lieu de commémoration est un emplacement géographiquement définissable et délimité.

également, de part et d'autre de la voie navigable et des terrains de réserve du canal, les complexes du corridor industriel, lequel est délimité par les premières rues longeant le canal, depuis le Vieux-Port de Montréal jusqu'aux limites de l'arrondissement de Saint-Pierre, sur la rive nord, et jusqu'aux limites de l'arrondissement de LaSalle, sur la rive sud.

Les bâtiments industriels qui subsistent aujourd'hui le long du canal, de même que les ouvrages et les infrastructures de transport qui bordent et traversent la voie canalisée, forment un paysage significatif qui témoigne de l'essor industriel de Montréal au siècle dernier jusqu'au milieu du XX^e siècle et qui rappelle le rôle qu'a joué à cet égard le canal de Lachine.

Jalon capital du développement industriel et de l'histoire des transports au Canada, le canal de Lachine et son corridor industriel représentent un lieu de mémoire de grande importance pour tous les Canadiens.

1.2 Un axe urbain structurant

La propriété fédérale du canal de Lachine traverse ou voisine cinq arrondissements de l'île de Montréal et relie, sur une longueur de 14 kilomètres, le lac Saint-Louis et le Vieux-Port de Montréal. Il s'agit d'une étroite bande de terrain variant entre 3 et 35 mètres de part et d'autre de la voie canalisée, et qui couvre une superficie de quelque 158 hectares.

L'aménagement de la propriété du canal au cours des années 1970 a exercé un impact positif au regard des objectifs de revitalisation et d'amélioration du milieu urbain adjacent.

De fait, l'aménagement d'un espace vert, desservi par une piste cyclable, des allées piétonnes et quelques aires et pavillons de services, a permis de rendre accessible à la population une zone urbaine qui avait pratiquement été abandonnée à la suite de la fermeture du canal à la navigation de transit.

Depuis les années 1980, les abords du canal ont par ailleurs attiré de nouveaux promoteurs industriels, commerciaux et résidentiels; la présence de nombreux espaces ouverts et bâtiments anciens le long du corridor du canal offre un potentiel d'accueil pour de nouvelles activités.

Durant la même période, les deux extrémités du canal ont également fait l'objet de travaux majeurs. De fait, la Ville de Lachine (maintenant fusionnée avec Montréal) a réalisé l'aménagement des jetées médianes (marina de Lachine) et extérieure (parc René-Lévesque) à l'entrée ouest du canal, pendant que la Société du Vieux-Port de Montréal s'est acquittée de la réfection des écluses et de l'aménagement des berges qui sont sous sa responsabilité à l'entrée est du canal. Enfin, la Ville de Montréal a procédé à d'importants travaux de réhabilitation urbaine de part et d'autre de la voie navigable.

En 2001, la fréquentation estimée des berges du canal de Lachine s'est élevée à un peu plus de 600 000 visites estivales provenant de la région de Montréal.²

Pour la Ville de Montréal, la mise en valeur économique et touristique de ce couloir demeure un objectif majeur relié à l'aménagement et au développement de son territoire. À cet égard, dans son plan d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (1992), la

2. Selon une étude réalisée en 1992, la fidélité des usagers se traduisait par une fréquence de visite élevée alors qu'une même personne effectuait, au cours d'une période de 3 à 5 mois, une moyenne de 34 visites. Si ces comportements d'assiduité se sont maintenus ces dernières années, en dépit des inconvénients causés par les travaux de mise en valeur, le nombre de visiteurs différents pourrait actuellement approcher les 100 000 personnes.

Ville de Montréal proposait des orientations stratégiques ainsi que des objectifs et des orientations d'aménagement qui s'appuient sur le potentiel que l'on reconnaît au canal de Lachine, notamment pour soutenir les efforts de relance économique du sud-ouest de Montréal.

Bien que Parcs Canada, à cet égard, soit conscient que la valorisation du canal de Lachine puisse générer des activités économiques et touristiques importantes pour ce secteur de l'île et pour l'ensemble de la région montréalaise, l'Agence doit composer avec des ressources financières limitées qui réduisent considérablement sa capacité d'action sur ce plan. Parcs Canada entend donc diriger ses investissements et ses interventions vers le champ patrimonial et inciter la Ville et le secteur privé à exploiter les services et le potentiel de nature récréotouristique.

Carte : Territoire du lieu historique national

2. L'intégrité commémorative du lieu

On dit d'un lieu historique national qu'il possède une intégrité commémorative lorsque les ressources qui symbolisent ou caractérisent son importance ne sont ni endommagées ni menacées, lorsque les motifs invoqués pour justifier son importance historique nationale sont clairement expliqués au public et lorsque ses valeurs patrimoniales sont respectées par tous ceux qui, par leurs actions ou leurs décisions, peuvent exercer une influence sur le lieu.³

2.1 Les objectifs de Parcs Canada

À titre d'agence du gouvernement fédéral responsable de préserver et de mettre en valeur le patrimoine historique et culturel du pays, Parcs Canada a notamment pour mandat :

- de favoriser la connaissance et l'appréciation de l'histoire du Canada grâce à un programme national de commémoration historique;
- d'assurer l'intégrité commémorative des lieux historiques nationaux administrés par Parcs Canada et à cette fin, de les protéger et de les mettre en valeur pour le bénéfice, l'éducation et la jouissance des générations actuelles et futures, avec tous les égards que mérite l'héritage précieux et irremplaçable que représentent ces lieux et leurs ressources;

- d'encourager et d'appuyer les initiatives visant la protection et la mise en valeur de lieux reconnus d'importance historique nationale qui ne sont pas administrés par Parcs Canada.⁴

L'intégrité commémorative d'un lieu historique national figure donc parmi les objectifs fondamentaux de Parcs Canada. L'énoncé d'intégrité commémorative sert de guide dans la planification et la gestion de ces lieux. Il s'adresse à tous les intervenants impliqués dans la protection, la gestion et la mise en valeur d'un lieu.

Les pages qui suivent sont extraites de l'énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine.⁵

2.2 L'objectif de commémoration

L'objectif de commémoration d'un lieu historique national définit ce qui doit être spécifiquement commémoré en ce lieu. Cet objectif est étroitement lié aux particularités qui ont permis à ce lieu d'être désigné d'importance nationale et qui justifient, en somme, sa raison d'être au sein du réseau des lieux historiques nationaux. C'est essentiellement à partir des recommandations de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada approuvées par le ministre que l'objectif de commémoration d'un lieu peut être défini.

3. *Politique sur les lieux historiques nationaux*, p. 73

4. *Ibid.*, p. 74

5. *Énoncé d'intégrité commémorative, Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine*, janvier 1997, 62 pages.

La Commission a considéré l'importance nationale du canal de Lachine comme voie navigable à plusieurs reprises depuis 1924. En 1925, elle recommande que le thème du développement d'un réseau pancanadien de canaux soit considéré d'importance nationale et amorce une étude sur les divers canaux canadiens afin d'élaborer un projet de commémoration. En 1929, quatorze canaux, dont le canal de Lachine, sont déclarés d'importance nationale. Une plaque est apposée au canal de Lachine en 1931, commémorant le canal comme l'un des huit canaux reliant le cœur du continent à l'océan Atlantique par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent. L'inscription de la plaque retrace les grandes phases de construction du canal entre 1821 et 1884 et fait également état de la première tentative de canalisation entreprise en 1700 par Gédéon de Catalogne entre le lac Saint-Louis et la rivière Saint-Pierre.

Les canaux du Canada reviennent à l'ordre du jour au début des années 1970 dans le cadre de travaux d'un comité d'études thématiques. Une méthodologie est alors élaborée en vue d'évaluer plus spécifiquement certains canaux significatifs, des canaux construits en série, le développement technique ainsi que des ouvrages comme les écluses et les bâtiments connexes. Lorsque Parcs Canada présente à la Commission son projet d'acquérir le canal de Lachine, en 1974, celle-ci rappelle que le canal a déjà fait l'objet d'une commémoration en 1931 et elle estime qu'en raison des nombreuses modifications subies depuis, le canal ne devrait pas être acquis pour des fins de lieu historique ou de loisirs. En 1978, dans le cadre du programme des Accords sur la récréation et la conservation (ARC), le canal de Lachine est transféré du ministère des Travaux publics à Parcs Canada. Entre-temps, la Commission révisé le texte de la plaque et, en 1981, une nouvelle plaque commémorative est dévoilée.

L'inscription précise l'importance nationale du canal de Lachine comme précurseur de la révolution des transports au Canada. Elle fait état des ambitions des marchands de Montréal pour l'ouverture du canal et souligne en outre le rôle de ce dernier dans le développement industriel et commercial de Montréal, notamment comme source importante d'approvisionnement en énergie hydraulique.

En novembre 1986, la Commission émet l'avis que la question de l'énergie hydraulique à entraînement direct revêt une importance historique nationale et recommande que *les effets de cette application soient interprétés parallèlement à l'interprétation d'industries précises ou parallèlement au développement d'un complexe industriel important ayant lui-même une importance nationale...* La Commission signale, par ailleurs, que le complexe industriel du canal de Lachine, en raison des ressources *in situ* en présence, offre un potentiel élevé pour commémorer ce thème.

En 1987, la Commission précise que la commémoration des canaux peut prendre deux formes : soit l'installation d'une plaque seulement, soit le dévoilement d'une plaque combiné à un engagement en vue de la conservation et de la mise en valeur des ressources particulières comme les bâtiments, les écluses, les déversoirs ou les barrages qui auront été désignés d'importance historique nationale. Elle réitère alors que le canal de Lachine revêt une importance nationale à titre de voie navigable faisant partie du réseau des canaux canadiens; cependant, elle est d'avis que la commémoration au moyen d'une plaque s'avérera suffisante, du moins jusqu'à ce que le canal fasse l'objet d'un examen dans le cadre de la commémoration du thème de l'industrie manufacturière. Cette décision de 1987 fait en sorte que les structures rattachées à la voie navigable ne sont pas automatiquement classées d'importance

historique nationale; elles le deviennent lorsqu'elles sont jumelées à une autre thématique d'importance historique nationale, telle que l'énergie hydraulique, ou que leur importance historique fait l'objet d'une désignation spécifique par la Commission.

En 1996, la Commission se prononce sur plusieurs questions ayant trait au canal de Lachine : elle juge que la qualité et la diversité des ressources industrielles *in situ* justifient qu'on y commémore l'industrialisation du pays. Elle y constate également l'abondance des infrastructures hydrauliques reliées à l'industrialisation du corridor et recommande leur mise en valeur de même que la commémoration de leur importance nationale. Par ailleurs, la Commission émet le souhait qu'une entente à frais partagés puisse être conclue avec la Ville de Montréal et d'autres partenaires en vue de sauvegarder l'ancien complexe industriel de la *Redpath Sugar*. Dans cette éventualité, la Commission se dit d'avis qu'une partie du bâtiment recyclé pourrait être consacrée à l'interprétation du complexe industriel du corridor et de son rôle dans l'industrialisation du pays, à celle de l'énergie hydraulique de même qu'à l'interprétation de l'histoire du canal proprement dit, dont elle réitère l'importance historique. Elle suggère également d'encourager le milieu industriel à protéger et à mettre en valeur son patrimoine. Enfin, elle évoque la possibilité de procéder à d'autres commémorations à l'intérieur du corridor industriel, par le biais d'ententes à frais partagés, dans le cas d'industries exceptionnelles.

En fonction de ce qui précède, l'objectif de commémoration du lieu a été défini comme suit :

Le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine commémore le rôle joué par le canal de Lachine, aux XIX^e et XX^e siècles, à la tête d'un réseau de canaux reliant le coeur du continent à l'océan Atlantique par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Précurseur de la révolution des transports au Canada au début du XIX^e siècle et associé à la première tentative de canalisation sous le Régime français, le canal de Lachine a également joué un rôle déterminant dans le développement industriel et commercial de Montréal, entre autres comme source d'approvisionnement importante en énergie hydraulique.

Le corridor industriel du canal de Lachine témoigne des différentes phases de l'industrialisation au pays et de l'exceptionnelle diversité de la production manufacturière que l'on retrouve sur ses rives. À ce titre, il rappelle qu'il fut l'un des principaux centres de production manufacturière au Canada depuis les débuts de l'industrialisation au milieu du XIX^e siècle jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale.

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. Elle fait état des ambitions des marchands de Montréal et souligne leur rôle dans l'ouverture du canal. Elle souligne enfin l'apport du canal dans le développement commercial et industriel de Montréal, notamment comme source importante d'approvisionnement en énergie hydraulique.

Lorsqu'il est question du canal de Lachine, il faut y voir, outre le lien navigable, un corridor industriel, l'un des seuls au Canada, et par corollaire une extension de l'urbanisation de l'île de Montréal aux XIX^e et XX^e siècles. Les liens entre ces trois dynamiques se nouent dans l'interdépendance. Par ses vannes et déversoirs, la voie navigable contribue à attirer industries et travailleurs dans ce qu'il convient d'apprécier comme la figure de proue de l'industrialisation au Canada.

D'une économie axée sur le commerce et particulièrement la traite des fourrures au XVIII^e siècle, Montréal, au cours du siècle suivant, devient une métropole industrielle. Cette évolution, Montréal et sa périphérie immédiate la doivent en bonne partie à deux phénomènes différents mais complémentaires : le canal de Lachine et le développement industriel que la canalisation suscite.

LE PREMIER CANAL

Canaliser la pointe sud de l'île représentait un projet cher aux administrateurs français de Montréal; dès la fin du XVII^e 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. Entreprise en 1821, la construction du canal de Lachine n'est terminée qu'après quatre années d'efforts. Long de 13 kilomètres, il permet de franchir une dénivellation de 13 mètres dans un corridor large de 14 mètres. Ce premier canal compte sept écluses entre Lachine et Montréal.

Reflète de la pensée et de l'action de ses dirigeants de même que de la conjoncture économique et politique, le premier canal se caractérise par son activité commerciale. Le but avoué des armateurs et des compagnies de navigation : y faire converger les navires de transit et les produits de l'Ouest canadien comme le bois et les céréales, produits tributaires de la demande impériale et des tarifs préférentiels. Par le fait même, marchands et armateurs montréalais cherchent à canaliser à leur profit les denrées de l'Ouest américain, projet contrecarré par la création du canal Érié.

En conséquence, il en résulte une vive concurrence entre les marchands de Montréal et ceux de New-York en vue de contrôler le commerce intérieur. Victime de son succès mais également contraint par la concurrence américaine, le canal connaît une augmentation sensible du trafic maritime : alors que le nombre de navires y circulant annuellement septuple entre 1825 et 1841, le nombre de passagers quintuple, mouvement migratoire qui ne cessera de progresser jusqu'en 1873.

Si Montréal en 1805 ne compte que 5 500 résidents, on y recense, en 1830, 27 300 habitants. En 1851, la ville en

compte 57 715 et ce chiffre passe de 155 000 en 1881 à 267 000 en 1901 puis à 300 000 en 1905, soit des taux d'accroissement annuel de 5,3 %, 3,4 %, 3,0 % et 2,7 %. Or entre 1792, date de fixation du périmètre urbain à la suite de l'Acte constitutionnel, et 1883, date des premières annexions, aucune adjonction de territoire ne survient si ce n'est l'absorption du Mont-Royal en 1869. À compter de 1883, cependant, l'administration montréalaise démontre un appétit vorace en intégrant dans son giron 23 petites municipalités, notamment Saint-Henri et Sainte-Cunégonde, toutes deux situées aux limites sud-ouest de Montréal, sur la rive nord du canal de Lachine. Cette évolution démographique associée aux principales étapes de construction du canal permet de jumeler en partie l'accroissement de la population montréalaise à l'aventure du canal de Lachine.

Son embouchure étant située à proximité du port de Montréal, le canal joue à la fois le rôle de porte d'entrée des produits importés et celui de voie de sortie des produits de l'Ouest destinés à l'exportation. Comme témoignage de la vocation d'entrepôt du secteur, vocation qui se maintiendra jusqu'à nos jours avec les silos du port, il faut mentionner les entrepôts Buchanan, Penn et Busby Lambe, trois superbes bâtiments de pierre situés à l'extrémité ouest de la rue de la Commune. Une telle concentration de l'activité maritime ne pouvait conduire qu'à attirer une forte population ouvrière : Griffintown, le noyau du futur quartier Sainte-Anne, se développera entre 1815 et 1830.

D'après le premier rôle d'évaluation du quartier Sainte-Anne, on y retraçait, outre les entrepôts, treize industries du fer, sept du secteur agro-alimentaire, cinq du secteur chimique et quatre dans le domaine du bois. Parmi les industries

du fer, il convient de signaler la Eagle Foundry, qui produisait des moteurs à vapeur pour les bateaux et dont les locaux sont occupés au cours du XX^e siècle par la Saint Lawrence Waggon. Cet embryon industriel est mixte : l'industrie lourde y côtoie l'industrie légère quoique, dès le départ, l'attraction du terminus maritime soit indéniable. Par ailleurs, l'utilisation de l'énergie hydraulique sur le premier canal se limite à sa plus simple expression : une seule meunerie, celle de Watson and Ogilvy, établie à proximité de l'écluse Saint-Gabriel.

LE SECOND CANAL

À la suite de la croissance phénoménale de la navigation, l'élargissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent devient essentiel; on juge qu'il permettrait l'accès des vapeurs aux Grands Lacs, diminuerait les transbordements entre Kingston et Montréal, accélérerait la navigation et abaisserait les coûts de transport. Une récession survenue entre 1835 et 1838, conjuguée aux mouvements insurrectionnels, retarde le projet d'élargissement. Un climat politique plus favorable (l'union des deux Canada) et la reprise économique sont deux facteurs déterminants pour l'amorce des travaux d'élargissement du canal qui débutent en 1843. Cinq ans plus tard, le canal atteint 36 mètres de largeur et le nombre d'écluses est réduit à cinq, dont deux à proximité du port de Montréal où la dénivellation fait plus de 7 mètres. Le temps d'éclusage s'en trouve diminué, ce qui accélère la navigation, reflétant ainsi la préoccupation commerciale derrière l'entreprise.

Toutefois, l'élargissement du canal augmente du même coup le débit d'eau et lorsque ce fort débit est associé à une importante chute d'eau (comme c'était le cas

aux écluses du port de Montréal), il crée une source d'énergie suffisante pour alimenter une usine. Or à compter de 1846, la Grande-Bretagne renonce aux tarifs préférentiels sur les céréales et le bois canadiens; dès lors, le pays se tourne vers son marché intérieur, d'autant plus que depuis plusieurs années une vague d'immigration en provenance d'Irlande déferle sur la colonie. Bon nombre de ces immigrants, plus du tiers en fait, s'installent à Montréal de sorte qu'à compter de 1831, la ville devient majoritairement anglophone, phénomène qui perdurera pendant une trentaine d'années jusqu'à l'arrivée massive des migrants francophones du milieu rural.

Gouvernement et entrepreneurs puisent abondamment dans la force de travail de ces immigrants pour agrandir le canal. Nombre d'entre eux en profitent d'ailleurs pour s'établir à proximité de leur lieu de travail. L'apport de cette main-d'oeuvre abondante conduit déjà à une certaine forme d'industrialisation avant la lettre, que certains qualifient de proto-industrialisation dans le quartier Sainte-Anne, notamment. Or, en 1851, Montréal ne compte qu'une douzaine de moteurs à vapeur en service pour alimenter les machines de ses industries. L'ouverture de la nouvelle voie navigable offre donc un potentiel d'énergie hydraulique plus qu'intéressant.

Le principe étant déjà connu et utilisé dans nombre d'établissements ruraux, scieries, meuneries et autres, et déjà appliqué dans certains centres urbains américains, il ne reste qu'à l'appliquer au canal. Trois secteurs offrent un fort potentiel énergétique : celui de l'écluse 2, dans le secteur du port, avec ses 7 mètres de dénivellation, celui de l'écluse Saint-Gabriel offrant près de 3 mètres et, enfin, le secteur de Côte Saint-Paul avec ses 3 mètres de nivelé, quoique, dans ce dernier cas,

l'éloignement du milieu urbain constitue un handicap sérieux à surmonter. Un débit de six pieds cubes à la seconde permet d'alimenter en énergie l'équivalent de 10 HP, du moins selon les calculs des ingénieurs du canal. Montréal entame sa phase d'industrialisation hydraulique.

LES LOTS HYDRAULIQUES

Distribués en lots et mis aux enchères, selon des modalités et à des périodes différentes, les trois secteurs présentent néanmoins une caractéristique commune, celle de la surconsommation d'eau, du moins quant au potentiel théorique, car il est difficile de calculer la consommation d'eau réelle. Ainsi, autour de l'écluse Saint-Gabriel, sont consommés l'équivalent de 3 500 HP au lieu des 800 initialement prévus, ce qui pousse les industriels, toujours en quête d'énergie supplémentaire, à aménager des conduites d'alimentation et des canaux de fuite. En définitive, les industries présentes sur les rives du canal consomment l'équivalent de 7 400 HP au total, ce qui les place dans le sillon des grands centres textiles de la Nouvelle-Angleterre que sont Lowell et Lawrence ou Manchester. D'ailleurs, la zone du canal n'en viendra-t-elle pas à être identifiée comme le « petit Lowell ».

Les premiers lots hydrauliques au nombre de 20 et mesurant 80 pieds (24 mètres) de façade sont mis en location par le gouvernement en novembre 1846 au bassin 2, c'est-à-dire à la hauteur de la rue Mill actuelle. Il faudra cependant 10 ans avant que les lots soient tous loués. Mais on y implante les fondements industriels du secteur : Ira Gould y implante sa City Flour Mills, meunerie qui sera en service jusqu'au début du XX^e siècle alors qu'elle sera rachetée par Ogilvie. W.P. Bartley y campe son atelier d'usinage, sa forge, sa fonderie et sa fabrique de bouilloires. Sa

compagnie se nomme la Saint Lawrence Engine Works et construit des navires à vapeur, des moteurs à vapeur et des machines d'usinage. C'est sans compter la cale sèche des frères Tate, l'élévateur à vapeur et le moulin à maïs des importateurs Frothingham and Workman. En 1856, plus de 500 travailleurs y gagnent leur vie.

Bien que les lots hydrauliques de la rue Mill n'aient pas tous trouvé preneurs, les commissaires des Travaux publics décident néanmoins, dès 1850, de louer tous les terrains appropriés à l'utilisation de l'énergie hydraulique. Cette fois le gouvernement n'est pas partie prenante, mais loue plutôt à des entrepreneurs qui sous-louent les divers lots hydrauliques subséquentement. Parmi ces entrepreneurs, il faut mentionner Ira Gould, le propriétaire de la meunerie du bassin 2. Bien que les circonstances de cette transaction demeurent nébuleuses, les premiers lots sont néanmoins sous-loués dès 1852.

Au nombre des premiers preneurs, figure Alexander Ogilvie qui en profite pour agrandir son moulin à blé établi depuis 1837 et qui sera ultérieurement connu sous l'appellation de Glenora Mills. Citons également John Converse qui y déplace sa corderie de la rue Parthenais où il produisait à la vapeur. Cette rétroaction s'explique par des besoins d'espace et d'énergie accrus. On y retrace également deux fonderies, les fabriques de portes et fenêtres de John Ostell et Thomas Shearer de même que les chantiers maritimes d'Augustin Cantin, qui exploite également une scierie mue à l'énergie hydraulique. C'est sans compter la Canada Sugar Refinery qui deviendra ultérieurement la Redpath, mais qui n'aura toutefois pas recours à l'énergie hydraulique. Les industries qui s'implantent alors à Saint-Gabriel

sont plus diversifiées que celles du bassin 2 et leur production inclut des produits qui étaient auparavant importés : outils, textiles, caoutchouc, sucre.

À Côte Saint-Paul, distante d'environ trois kilomètres de Saint-Gabriel, l'adjudication des lots hydrauliques intervient en 1853 en faveur de William Parkyn qui, toutefois, à l'encontre des deux autres sites, aménage lui-même infrastructures et usines. Aux prises avec de sérieuses difficultés financières, Parkyn doit céder ses intérêts à John Frothingham de la firme Frothingham and Workman, importateur de quincaillerie et déjà présent au bassin 2. À cette date, le paysage environnant offre un caractère agraire prononcé et on n'y retrouve que quelques habitations. Sauf l'énergie, l'endroit est éloigné de tout : main-d'oeuvre, ressources et marchés.

Le développement de l'industrialisation hydraulique a pour effet d'amener les industries à se reloger à proximité des rives de cette voie de communication leur offrant de précieux avantages, comme l'illustre l'exemple de John Converse. Chaque secteur possède sa caractéristique industrielle propre : ainsi au début des années 1860, le secteur de l'écluse 2 se spécialise dans la production de farine et de clous, activités fortement mécanisées. À Saint-Gabriel, où les entreprises sont de plus petite taille mais non moins mécanisées, la production concerne surtout le fer et le bois, quoiqu'elle offre une image diversifiée. À Côte Saint-Paul, la production dominante est celle de la fabrication d'outils.

La caractéristique de chacun des secteurs, tout comme l'image des zones d'habitation, est appelée à se modifier. L'élargissement du canal, l'implantation d'un réseau de chemins de fer depuis le sud de la future Ontario jusqu'à Montréal

et l'augmentation du trafic maritime entraînent l'apparition de nombreuses modifications dans les divers secteurs. Les navires utilisant de plus en plus la vapeur, ce facteur crée un effet d'entraînement sur les fonderies et leur localisation. Le premier boom ferroviaire de l'histoire canadienne conduit à l'implantation des ateliers du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles; il aura également un effet d'entraînement sur le paysage des rives du canal.

LE TROISIÈME CANAL

La forte industrialisation que connaissent les rives du canal, surtout à proximité des écluses, et les infrastructures que ce phénomène nécessite rendent indispensable un nouvel élargissement du canal. D'une part, les navigateurs, toujours plus nombreux, se plaignent des difficultés de navigation que causent les remous à la sortie des canaux d'évacuation; d'autre part, les industriels requièrent davantage d'énergie. Les travaux s'échelonnent de 1875 à 1883 alors que le secteur compris entre le bassin Wellington et Côte Saint-Paul est élargi à 61 mètres; de cet endroit jusqu'à Lachine, la largeur est portée à 45 mètres.

Résultats d'une politique d'uniformisation des transports par voie maritime, ces travaux s'inscrivent dans l'optique de la politique nationale du parti conservateur qui vise à étendre le marché intérieur par une politique tarifaire qui soutient le processus d'industrialisation. La crise économique que connaît l'Occident entre 1874 et 1896 n'est pas étrangère à ce phénomène politique alors que les frontières se ferment de plus en plus aux produits canadiens. C'est d'ailleurs dans ce contexte difficile que les meuniers montréalais disparaissent un à un et que

commence à apparaître le commerce des grains, d'où la construction de silos à proximité du port.

À Saint-Gabriel, le vent tourne à compter de 1881, alors que la Merchants Manufacturing vient s'établir aux limites de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde; l'usine embauche alors plus de 400 hommes, femmes et enfants. Cette compagnie devient, quelques années plus tard, la Dominion Textile, productrice de cotonnades, et l'usine de Saint-Henri/Sainte-Cunégonde devient la deuxième plus vaste au Canada au début du XX^e siècle. Viendront graviter autour de ces dernières des industries auxiliaires comme la Dominion Wadding, fabriquant de la bourre de coton destinée aux matelas ou encore au rembourrage des meubles.

À Côte Saint-Paul, probablement à cause du type de bail liant les installations hydrauliques, peu de changements surviennent, sinon l'apparition d'une compagnie de textiles et d'une fabrique de carton vers 1882. Fonctionnant avec des installations vétustes, l'outillage accapare toujours la majorité des travailleurs jusqu'à la fin du siècle et même au cours du XX^e.

LE DÉVELOPPEMENT PÉRIPHÉRIQUE

Au-delà des limites montréalaises, il faut signaler l'établissement, dans les limites de Lachine, de la Dominion Bridge et de la Dominion Wire Manufacturing dans les années 1880-1885; faute d'espace dans les limites montréalaises, ces industries sont toujours à la recherche « d'eau industrielle ». La première compagnie spécialisée dans la construction de ponts emploie dès le départ plus de 300 personnes. L'implantation de ces compagnies

traduit donc une seconde phase de l'industrialisation montréalaise, celle qui correspond à la croissance de la taille des entreprises et au début de leur installation en banlieue.

L'implantation en banlieue constitue une étape logique du développement industriel le long du canal. La création d'industries attire les migrants en quête de travail; entre 1861 et 1881, la population installée le long du canal double. L'industrialisation entraîne l'urbanisation. Or, avant que les faubourgs ne se « municipalisent », ils peuvent être considérés comme des « no man's land » où les conditions de logement et d'hygiène ne semblent préoccuper personne. Les épidémies de diphtérie et de typhoïde de même que la tuberculose deviennent des maladies courantes en raison des déchets qui jonchent les rues, de l'absence d'égouts et des installations sanitaires extérieures.

Certes la création de nouvelles paroisses, après d'âpres luttes intracléricales, conduit à celle de nouvelles municipalités dans les années 1860-1870. Ces municipalisations s'avèrent nécessaires pour répondre aux nouveaux impératifs de la croissance urbaine entraînés par le développement de la fonction industrielle du canal. S'ensuit une campagne de dégrèvement de taxes pour attirer les industries et d'implantation d'infrastructures urbaines, phénomène valable autant pour Saint-Henri que Sainte-Cunégonde, ce dernier cas s'apparentant à celui d'une ville-champignon.

Cette municipalisation des « faubourgs » devait néanmoins avoir un prix : celui de l'endettement. Aux prises avec de sérieuses difficultés financières, les nouvelles municipalités n'ont d'autre choix que de

s'annexer à la ville de Montréal au début du XX^e siècle. Ainsi que l'affirmait le maire Préfontaine, Montréal poursuivait une stratégie annexionniste depuis 1883 afin de « concurrencer efficacement les grandes villes américaines ».

Vingt ans après le second élargissement du canal, le portrait industriel de ses rives a considérablement changé; plusieurs facteurs y ont contribué. La crise économique a forcé plus d'une industrie à fermer ses portes. Bien que le secteur de l'écluse 2 se concentre encore dans la minoterie et l'industrie du fer, il ne s'y trouve plus à vrai dire que deux acteurs : Ogilvie et la Montreal Rolling Mills. À elles deux, elles possèdent 13.5 des 18 lots hydrauliques disponibles, ce qui traduit la concentration et la spécialisation.

La Montreal Rolling Mills, d'abord implantée dans le secteur de Saint-Gabriel vers 1868, apparaît comme l'un des jalons importants du phénomène de l'industrialisation du canal. Première compagnie à capital public, elle installe également, à l'ouest de l'écluse Saint-Gabriel, le premier laminoir actionné entièrement à la vapeur, puisque l'énergie hydraulique lui était inaccessible. Son capital et ses installations lui permettaient de rivaliser non seulement avec ses concurrents montréalais, mais aussi américains et britanniques. Au fil des ans, elle acquerra, une à une, les diverses clouteries et laminoirs pour devenir, en 1910, la Steel Co. of Canada mais, en cours de route, elle délaissera la production cloutière.

Si les années 1880 correspondaient à une croissance de la taille des unités de production, l'étape qui suit, soit celle des années 1896-1914, reflète un accroissement considérable de la capacité de

production de l'industrie. À cet égard, l'implantation de la Northern Electric vers 1911, avec ses quelque 3 500 employés sur la rue Saint-Patrick, témoigne éloquemment de cette nouvelle échelle de production, ou encore celle de la Canadian Car and Foundry, vers 1905, à Ville Saint-Pierre, usine qui profite du second boom ferroviaire canadien pour prendre son essor.

CONCLUSION

Des paragraphes précédents se dégagent les grandes lignes de l'évolution de la zone du canal de Lachine. La concurrence avec les Américains ne date pas de la fin du XIX^e siècle mais bien du début de la canalisation alors que les commerçants montréalais doivent composer avec la construction du canal Érié et, par la suite, la mise en place du réseau de chemins de fer américains. Le but recherché : contrôler la production de l'intérieur du continent et y retourner une partie de la production industrielle. Stratégie « mercantile » parce qu'inspirée par des marchands, mais aussi stratégie politique à la suite de l'abrogation des tarifs préférentiels, stratégie qui sera reprise par les conservateurs de J. A. MacDonald en 1879.

Il apparaît d'ores et déjà certain que l'industrie lourde et l'industrie légère cohabitent dès les débuts de l'industrialisation du corridor alors que fonderies et clouteries voisinent meuneries, fabriques

de portes ou raffinerie de sucre, situation qui se maintiendra jusqu'à nos jours. Il s'en dégage par ailleurs de grandes périodes : celle de 1825-1845, où la vocation commerciale du canal domine mais au cours de laquelle se développe un embryon industriel dans le quartier Sainte-Anne; celle de 1846-1878, phase au cours de laquelle le développement de l'énergie hydraulique atteint son paroxysme et associée au second canal; la période de 1879-1896, marquée par l'arrivée des grandes usines et associée au troisième système de canalisation; enfin, la période 1896-1914, qui se caractérise par l'échelle de production des entreprises. Par ailleurs, le paysage actuel dans certains secteurs reflète toujours la vocation première implantée à l'origine, quoique des disparitions récentes en aient fortement altéré la lecture.

Ces industries établies le long du canal utiliseront tour à tour l'énergie hydraulique, la vapeur et plus tardivement l'électricité. Certaines utiliseront hydraulité et vapeur simultanément pour diverses opérations et s'éclaireront au gaz; d'autres, comme la raffinerie Redpath, n'auront recours qu'à la vapeur; enfin, d'autres utiliseront vapeur et électricité. L'industrialisation du canal suit donc de près les améliorations apportées à la voie navigable; par ailleurs, cette industrialisation reflète les diverses phases de l'industrialisation canadienne; enfin, cette industrialisation conduit à l'urbanisation du secteur limitrophe.

2.3 Les ressources qui symbolisent ou caractérisent l'importance nationale du lieu⁶

Les ressources qui ont été reconnues comme symbolisant ou caractérisant l'importance historique nationale du canal de Lachine sont dites de « niveau 1 ». Il s'agit essentiellement des ressources associées à la voie navigable et à l'énergie hydraulique, ou à la production industrielle entre le milieu du XIX^e siècle et la Deuxième Guerre mondiale, qui sont associées à l'un ou l'autre des trois volets qui composent l'objectif de commémoration du lieu. De nombreuses ressources culturelles reliées au lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sont situées sur les propriétés de Parcs Canada. Plusieurs entreprises publiques ou privées gèrent par ailleurs des éléments du paysage significatif ou diverses ressources culturelles reliées à l'importance historique nationale du lieu. Parmi celles-ci, mentionnons :

- le Vieux-Port de Montréal (les écluses 1 et 2, le bief 2, l'îlot central)
- le Port de Montréal (le bassin Wellington, l'élévateur à grains n° 5);
- Postes Canada (les bassins enfouis 1, 2, 3 et 4);
- le gouvernement du Québec (une partie du secteur de l'écluse 5 nord);
- la Ville de Montréal (les canaux d'alimentation de l'écluse de Côte Saint-Paul, le secteur de l'écluse nord de Lachine et les jetées médiane et extérieure);
- l'entreprise privée (les prises d'eau des biefs 2, 3, 4 et 5, les canaux de dérivation et de fuite de l'écluse Saint-Gabriel, les complexes industriels et les différents entrepôts);

- le CN et le CP, leurs différentes filiales et les autres exploitants des voies ferroviaires (les ponts et infrastructures ferroviaires);
- Hydro-Québec (les divers pylônes et lignes électriques).

Les ressources associées à l'objectif de commémoration appartiennent à plusieurs catégories : éléments de paysage, ouvrages de génie, bâtiments, vestiges archéologiques, mobilier et autres. Ces ressources ont, dans quelques cas, été conservées dans leur état d'origine, mais dans plusieurs cas, il s'agit de témoins évolutifs qui ont subi diverses transformations au fil du temps. Elles sont regroupées selon leur typologie; il peut donc s'agir autant de ressources archéologiques, de ressources bâties ou d'une combinaison de celles-ci.

2.3.1 Le corridor du canal de Lachine : site historique et paysage industriel significatif

L'ensemble des composantes du corridor qui forment le paysage d'aujourd'hui sont étroitement liées à l'histoire du lieu et constituent des témoins tangibles essentiels à la compréhension de son importance nationale. Ce corridor se compose de plusieurs éléments juxtaposés les uns aux autres, sur lesquels se fonde le concept même de corridor : voies parallèles de transport maritime, ferroviaire, routier et énergétique, et alignement de complexes industriels sur chacune des rives du canal. Toutes ces composantes constituent les fondements du couloir industriel; elles en représentent les éléments vitaux puisque, sans énergie et sans moyens de communication, il n'y aurait aucun centre de production industrielle.

Les éléments du paysage qui caractérisent le lieu sont les suivants :

6. L'ensemble des ressources culturelles associées à l'objectif de commémoration du lieu sont identifiées au jeu de plans présenté à la fin du présent chapitre. Par ailleurs, les objectifs relatifs aux ressources culturelles sont intégrés au chapitre 5 qui traite des enjeux et orientations.

- la voie canalisée, son tracé, ses murs, ses écluses, ses jetées, ses bassins latéraux, son équipement;
- la linéarité du corridor du canal de Lachine définie par la continuité des axes parallèles de transport maritime, ferroviaire, routier et énergétique ainsi que par l'encadrement des bâtiments industriels;
- l'insertion du canal dans une trame urbaine et industrielle soulignée par des éléments structurants transversaux (tels les ponts ferroviaires et routiers);
- les repères visuels majeurs, soit la grue de LaSalle-Coke et l'élévateur n° 5, qui témoignent de l'activité de transbordement le long du canal;
- les interrelations spatiales et visuelles qui s'établissent entre les différentes composantes historiques du paysage; elles font partie intégrante du caractère culturel du lieu;
- les interrelations spatiales et visuelles qui s'établissent entre le lieu historique national et les secteurs urbains environnants; elles ajoutent au caractère culturel du lieu, notamment en fonction de la densité du peuplement dans les secteurs de Saint-Henri et de Pointe-Saint-Charles;
- les percées visuelles vers le Vieux-Port et la ville, qui révèlent l'interrelation entre l'histoire du canal et le développement urbain et industriel de Montréal;
- la percée visuelle vers le lac Saint-Louis, qui souligne l'interrelation entre le canal et la navigation sur le haut Saint-Laurent, vers le coeur du continent;
- les deux vues, à partir du pont CN Saint-Henri vers les maisons ouvrières de l'ancien village Saint-Augustin et vers le centre-ville, qui mettent en évidence les liens étroits entre le canal et le monde ouvrier avoisinant, les interrelations

entre le canal, l'industrialisation de ses berges et le développement de la vocation commerciale et administrative du centre-ville de Montréal;

- la halte Notre-Dame, qui dévoile la vallée de la rivière Saint-Pierre et la falaise Saint-Jacques et qui permet d'apprécier la présence d'un des principaux corridors de transport au Canada.

2.3.2 Les ouvrages reliés à l'énergie hydraulique

Un nombre considérable de ressources culturelles du canal de Lachine témoignent de l'évolution de la navigation et de l'ingénierie des canaux; les plus nombreuses rappellent particulièrement les deuxième et troisième systèmes de canalisation du Saint-Laurent. Certaines évoquent en particulier le rôle du canal dans la production d'énergie hydraulique et sont donc rattachées au phénomène de l'industrialisation. Toutes ces ressources témoignent de l'histoire du développement industriel et commercial de Montréal.

Entre 1825 et 1840, l'accroissement du trafic de même que l'augmentation du gabarit des vapeurs rendent nécessaire l'élargissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent. En 1848, la largeur du canal est portée de 14 à 36 mètres et le nombre de ses écluses est réduit de sept à cinq, dont deux à proximité du port de Montréal, où la dénivellation atteint plus de 7 mètres.

L'élargissement du canal en augmente du coup le débit, ce qui, associé à une importante chute d'eau, crée une source d'énergie suffisante pour alimenter en énergie une usine. Trois secteurs offrent un fort potentiel énergétique : celui du bassin et de l'écluse 2 dans le secteur du Port, celui de l'écluse Saint-Gabriel offrant près de 3 mètres et enfin, celui de l'écluse de Côte Saint-Paul avec ses 3 mètres de dénivélé.

Les principales ressources qui témoignent de l'utilisation de l'énergie hydraulique sont les canaux hydrauliques qui se distinguent en canaux d'amenée, de fuite et d'alimentation.

Les **canaux d'amenée et de fuite** de même que les **canaux d'alimentation** sont des aménagements associés aux besoins en énergie hydraulique des diverses industries installées en bordure du canal. Ils sont situés à proximité des écluses étant donné le potentiel d'énergie hydraulique découlant des dénivellations qu'on y observe. Les canaux d'amenée ou canaux principaux sont des canalisations à ciel ouvert sises de part et d'autre du canal; ils sont destinés, d'une part, à détourner une partie de la masse d'eau à son niveau en amont de l'écluse, alors que le canal de fuite sert à évacuer les surplus d'eau. De plus petits canaux (canaux d'alimentation), construits en voûtes de maçonnerie et comportant une ou plusieurs turbines, servent à alimenter en énergie les diverses industries; d'autres canaux de fuite servent à évacuer les eaux rejetées.

2.3.3 Les complexes industriels

Dans le secteur du canal de Lachine traversant l'arrondissement du Sud-Ouest, on dénombre 41 complexes industriels regroupant plus de 200 bâtiments répartis sur les deux rives du canal. Les industries se sont d'abord implantées dans le voisinage des écluses afin de pouvoir profiter de leur potentiel énergétique. Petit à petit, l'échelle

grandissante des installations pousse les industriels à s'éloigner de plus en plus du centre-ville. Si le secteur des écluses Saint-Gabriel offre la plus forte concentration, ses usines sont par contre de petite taille, alors que celles établies aux limites ouest de Montréal se signalent par leur ampleur.

On y fabrique de tout ou presque puisque 16 des 17 groupes de production manufacturière y sont répertoriés avant 1939⁷; seul le groupe relié à la transformation du tabac est absent. Le secteur du port se spécialise dans la production de farine et de clous; celui de Saint-Gabriel, plus diversifié, traite surtout le bois, le fer et le sucre, alors que les usines de Côte Saint-Paul fabriquent principalement des outils.

L'évolution de la production manufacturière au canal de Lachine témoigne de l'industrialisation au Canada qui se matérialise en quatre phases. Les années 1800-1840 correspondraient à une phase proto-industrielle et commerciale, au cours de laquelle la production industrielle démarre. La première phase industrielle débute en 1848 avec l'achèvement du réseau de canaux et l'élargissement du canal de Lachine, rendant ainsi disponible l'énergie hydraulique, et se termine vers 1879; on la qualifie de « phase hydraulique ». Une seconde phase industrielle (1879-1896), suscitée par la politique nationale, procure à la structure industrielle montréalaise les caractéristiques qui vont rester les siennes jusqu'au milieu du XX^e siècle; c'est au cours

7. La production industrielle manufacturière se découpe en 17 secteurs différents qui eux-mêmes se subdivisent en plus de 130 sous-groupes. Ces secteurs sont les suivants : aliments et boissons, tabac, caoutchouc, cuir, textiles, vêtements, bois, pâtes et papiers, fer et acier, impression, équipements de transport, métaux non ferreux, appareils électriques, minerais non métalliques, pétrole et charbon, produits chimiques et produits divers. Si le type de production associé à certains de ces secteurs semble aller de soi, d'autres formes de produits paraissent moins évidentes. Ainsi, les produits des métaux non ferreux comprennent les objets en bronze et cuivre, l'argenterie et le métal blanc. Les appareils électriques regroupent autant les aspirateurs et d'autres appareils électriques domestiques que les piles. Quant aux produits minéraux non métalliques, la plupart sont associés à l'industrie de la construction comme l'amiante, le ciment, le verre, le gypse, la chaux et la pierre. Les produits chimiques sont diversifiés; on y recense autant les préparations pharmaceutiques que les acides et les gaz, les explosifs et les engrais chimiques, les savons et les huiles sans oublier les peintures et vernis. La catégorie « autres » comprend les fabriques de balais, d'équipements de sport, les fabriques de jouets ou encore les produits de composition mixte tels que les matelas.

de cette période qu'apparaît notamment la grande industrie textile. La troisième vague s'échelonne de 1896 à 1939 et met en évidence, comme caractéristique fondamentale, la montée de la grande entreprise résultant à l'occasion de fusions; cette dernière période peut d'ailleurs se subdiviser en deux étapes, 1896-1920 et l'entre-deux-guerres. L'évolution industrielle implique également les technologies utilisées, qu'il s'agisse de sources énergétiques (énergie hydraulique, vapeur ou électricité) ou de technologies de production.

L'une des caractéristiques de l'industrie en général réside dans son renouvellement suscité par la concurrence ou encore par de nouveaux besoins de production. C'est pourquoi la plupart des industries se renouvellent ou se régénèrent, délaissant en cours de route la machinerie ou même les plus vieux bâtiments de ses complexes. Par définition donc, les bâtiments industriels qui sont parvenus jusqu'à nous sont, la plupart du temps, les plus récents. En contrepartie, puisque ces complexes continuent d'exister sur leurs emplacements d'origine, des vestiges des plus vieux bâtiments subsistent toujours. Par ailleurs, en corollaire, il importe de signaler que les plus vieux établissements industriels situés le long du canal se retrouvent, pour la plupart, à l'état archéologique.

Les éléments qui caractérisent les complexes industriels du corridor sont nombreux. Parmi ceux-ci, il faut mentionner :

- la diversité des secteurs de production représentés dans l'étroit corridor bordant le canal;
- la localisation des entreprises en tant que témoin de leur implantation dans le temps (des plus jeunes entreprises aux plus anciennes) et de l'évolution de la production industrielle canadienne;
- la longévité de production des plus anciennes usines;
- la concentration et la distribution des ressources industrielles à la hauteur des écluses Saint-Gabriel;
- la pérennité des productions dans le secteur Saint-Gabriel alors que près de la moitié des entreprises qui ont conservé leurs opérations d'origine y sont situées;
- sur le plan architectural, la primauté de la brique comme matériau de base et le peu de modifications par rapport aux bâtiments d'origine, du moins en ce qui concerne l'enveloppe extérieure;
- l'architecture et l'aménagement fonctionnel de styles diversifiés.

2.4 Les messages d'importance historique nationale

Au lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, les principaux messages destinés au public s'articuleront autour des trois volets fondamentaux qui expriment l'objectif de commémoration.

2.4.1 Les messages à communiquer au public canadien

Aux XIX^e et XX^e siècles, le canal de Lachine a joué un rôle important à la tête d'un réseau de canaux permettant de relier l'intérieur du continent à l'océan Atlantique par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Le canal de Lachine, source importante en énergie hydraulique, joua un rôle déterminant dans le développement industriel et commercial de Montréal et du Canada.

Le corridor industriel du canal de Lachine constitue un lieu de naissance de l'industrie manufacturière au Canada. Il est un témoin remarquable de l'importance et de l'évolution de l'industrie manufacturière dans l'histoire du Canada.

2.4.2 Les messages à communiquer aux visiteurs du lieu

Pour mieux faire comprendre aux visiteurs les messages d'importance historique nationale énoncés précédemment, ces derniers seront développés en fonction des éléments suivants :

La voie navigable :

- l'emplacement géographique du canal de Lachine, lieu de convergence de la navigation intérieure et océanique;
- le caractère visionnaire des projets de canalisation des Sulpiciens aux XVII^e et XVIII^e siècles;
- le canal de 1825, précurseur de la révolution des transports au Canada;
- les ambitions des marchands montréalais et leur rôle dans la construction du canal de 1825;
- l'évolution de l'ingénierie du canal de Lachine et son lien avec l'essor de la navigation;
- la circulation des biens et des personnes sur le canal aux XIX^e et XX^e siècles;
- l'histoire sociale du lieu : celle des constructeurs, des opérateurs et des utilisateurs.

L'énergie hydraulique :

- l'apport technologique des deuxième et troisième systèmes de canalisation;
- l'énergie hydraulique : ses aménagements et son fonctionnement;
- l'évolution des sources d'énergie utilisées par l'industrie manufacturière;
- les liens entre élites politiques et économiques, le développement du canal et l'industrialisation de ses abords;
- les parallèles avec certains exemples britanniques et américains.

Le corridor industriel :

- l'importance et l'évolution de l'industrie manufacturière dans l'histoire du Canada et la représentativité du canal de Lachine;
- l'histoire sociale et économique des industriels et des travailleurs;
- l'évolution technologique de la production industrielle au sein des divers groupes et sous-groupes de l'industrie manufacturière;
- les politiques industrielles des différents paliers de gouvernement;
- les rapports entre le corridor industriel et l'urbanisation de la première métropole canadienne.

2.4.3 Les défis de communication

Au lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, les messages d'importance historique nationale sont d'une ampleur et d'une complexité peu communes au sein du réseau des lieux historiques nationaux. Cette particularité suscite plusieurs défis quant à la présentation des messages et à leur association aux ressources, elles-mêmes fort diversifiées.

La complexité de la thématique

Au canal de Lachine, se conjuguent les thèmes de la navigation, de la production énergétique et de l'industrialisation. Leur présentation au public pose un défi de taille puisqu'il faut, d'une part, faire comprendre l'évolution dans le temps de chacun de ces thèmes majeurs et, d'autre part, expliquer les interrelations étroites entre chacun d'eux, tout en se préoccupant de bien situer le visiteur dans le temps et dans l'espace.

Comme les différents messages englobent tous des aspects technologiques qui se sont avérés fondamentaux dans l'histoire du canal, leur présentation pourrait nécessiter un

apprentissage supplémentaire de la part des visiteurs et du public.

La représentativité des ressources culturelles

L'ampleur et le nombre imposant de ressources culturelles reliées à l'un ou l'autre des trois volets de la commémoration, soulèvent au départ une difficulté majeure au plan de leur présentation.

Si la communication des messages d'importance historique nationale nécessite de faire ressortir les interrelations entre la navigation, la production énergétique et l'industrialisation, la présentation des ressources culturelles qui sont associées à ces différentes sphères d'activité rend la tâche difficile. De fait, ces ressources répondent davantage à des considérations techniques qui leur sont propres et les interrelations ne sont pas toujours évidentes.

À titre indicatif, la présentation et la compréhension par le visiteur des ressources culturelles reliées à la production d'énergie hydraulique demeurent problématiques puisque ces ressources sont pour la plupart souterraines et donc non visibles. Autre exemple : l'utilisation actuelle du canal, avec l'aménagement de différents déversoirs à même d'anciennes écluses, risque de confondre les visiteurs dans leur appréciation de la dimension historique de l'ouvrage canalisé et plus particulièrement du rôle des déversoirs historiques.

La présentation des éléments de génie associés à la construction et au fonctionnement du canal devra donc tenir compte de cette réalité en distinguant clairement ce qui appartient à l'histoire de ce qui appartient aux travaux rendus nécessaires par la réouverture fonctionnelle du canal à la navigation.

2.5 Les autres valeurs patrimoniales du canal

Les considérations qui suivent concernent les ressources et les valeurs qui, tout en n'étant pas reconnues d'importance nationale, n'en revêtent pas moins une signification historique indéniable pour le lieu. Les ressources considérées ici ont trait au patrimoine bâti et archéologique, à la collection archéologique, au patrimoine ethnologique de même qu'aux plaques commémoratives; les valeurs sont pour leur part reliées à l'histoire récente du lieu ainsi qu'aux liens qui rattachent le canal de Lachine au milieu local, à la région montréalaise ou encore au pays.

2.5.1 Les ressources du patrimoine bâti et archéologique

Seules les ressources situées entièrement ou en partie sur les propriétés de Parcs Canada sont signalées ici.

Les ouvrages de génie

Ces ouvrages se composent de plusieurs éléments tels que la voie navigable, les berges originelles, les murs, les écluses, les déversoirs, les bassins, les îlots, les jetées, les bollards, le chemin de halage, les lampadaires d'époque, etc.

La voie navigable proprement dite, dont la largeur varie de moins de 30 mètres à plus de 80 mètres et dont la profondeur moyenne se situe à 5 mètres, constitue l'épine dorsale du corridor patrimonial et exprime, par son profil et son échelle, ses relations avec le fleuve et la ville. Cette voie navigable s'étire sur une longueur de 14 kilomètres et permet de franchir une déclivité de plus de 14 mètres. Bien qu'une partie du canal de 1825 subsiste dans le secteur de Lachine et que l'axe de

ce premier canal soit encore perceptible dans le secteur des écluses Saint-Gabriel (écluse 3), la majeure partie de la voie navigable actuelle témoigne davantage des deuxième et troisième systèmes de canalisation.

Les murs du canal, qui délimitent la voie navigable depuis Lachine jusqu'au Vieux-Port de Montréal, ne présentent pas une construction uniforme. De façon générale, les parements sont faits de pierre de taille, de bois ou de béton, témoignant de l'évolution des techniques de construction sur plus d'un siècle. La linéarité des murs de maçonnerie ou de béton est parfois rompue par des berges gazonnées sur des remblais qui ont été aménagés à l'intérieur du canal après la fermeture de ce dernier à la navigation. Par ailleurs, les caissons en bois situés devant le complexe de la Redpath sont uniques le long du canal.

Les écluses que l'on retrouve aujourd'hui sont associées aux deuxième et troisième systèmes de canalisation. Il s'agit de cinq paires d'écluses jumelées, construites en parallèle (nord et sud), et dont les dimensions correspondent aux étapes d'accroissement de la capacité du canal : 13,7 mètres de large et 61 mètres de long pour les écluses construites au cours des années 1840 et 13,7 mètres de large et 82,3 mètres de long pour les écluses ajoutées par la suite en parallèle à ces dernières.

Les écluses situées dans le Vieux-Port de Montréal ont fait l'objet d'une restauration récente en 1992. Quant aux écluses Saint-Gabriel, de Côte Saint-Paul et de Lachine (nos 3, 4 et 5), abandonnées comme les deux premières à la suite de la fermeture du canal à la navigation, elles ont jusqu'à tout récemment servies de déversoirs ou de régulateurs du régime hydraulique du canal. Depuis 2001, ces écluses ont été réhabilitées et remises en service, les sas sud conservant toujours cependant leur fonction de régulation. Les parements des murs d'origine sont en maçonnerie de pierre

de taille. Dans les sas sud, ils sont rempliés de façon temporaire par des murs gabions en pierre placés sous la surface de l'eau. Les radiers (planchers d'écluse) sont dans l'ensemble en bon état. Au cours des années, ils ont été constitués de différents matériaux tels le bois, la maçonnerie ou le béton. La valeur des écluses réside dans le fait de leur pairage en parallèle et du fait qu'on retrouve côte à côte des écluses représentatives de deux époques du canal.

Les déversoirs constituent des structures essentielles au fonctionnement d'un canal comme voie navigable et comme pourvoyeur d'énergie. Ils servent à régulariser le débit d'eau dans le canal quand les écluses ne sont pas en service. Au canal de Lachine, il est particulier de noter que les transformations des systèmes de navigation ont entraîné la modification d'anciennes écluses en déversoirs pour la nouvelle voie navigable. En outre, on remarque que l'abandon du canal comme voie de circulation maritime avait motivé la transformation de certaines écluses en régulateurs de débit d'eau, que certains appellent aussi des déversoirs. Depuis, ces déversoirs ont conservé leur fonction, mais ont fait également l'objet d'une réhabilitation physique.

Les bassins latéraux sont des aménagements de forme usuellement rectangulaire délimités par des murs de maçonnerie et contigus au canal, et sont conçus pour permettre aux navires d'accoster et de décharger leurs marchandises. Ils sont situés pour la plupart dans les deux premiers secteurs du canal. Ils ont été aménagés à compter de la première phase d'agrandissement du canal. Aujourd'hui, la plupart sont remblayés ou partiellement comblés. Les bassins sont liés à l'accroissement de la superficie de quai le long de la voie navigable. Ils témoignent du développement commercial et industriel de Montréal et notamment, de la concentration d'entreprises le long du canal et de leurs besoins d'entreposage au cours du XIX^e siècle.

Le bassin Peel et les bassins à farine attenants ont fait récemment l'objet d'une excavation générale.

Du pont Gauron à Côte Saint-Paul sur la rive nord du canal, un chemin de halage de 7 mètres de largeur, situé en parallèle au mur à une distance de 6 mètres de celui-ci, existait jusqu'en 1977. Le chemin de halage servait à tirer les bateaux à l'aide de chevaux avant l'arrivée des bateaux à vapeur. Un tronçon de la piste cyclable de 5 kilomètres et de 3,5 mètres de largeur a été aménagé sur l'ancien chemin de halage. Pour le reste, le pavage a été enlevé et on pourrait retrouver la fondation sous le gazon actuellement.

Les bollards ou bornes d'amarrage sont présents dans le paysage du canal depuis les tout débuts de son existence. D'abord construits en bois, on observe l'apparition de bollards en fonte avec les travaux de 1843-1848. Aujourd'hui, de nombreux bollards sont répartis dans tous les secteurs du canal; ils épousent une variété de modèles et la majorité d'entre eux datent du début du XX^e siècle.

Parmi le mobilier associé au canal de Lachine, il faut compter les lampadaires d'époque. On en retrouve deux types associés à la dernière phase d'opération du canal et installés dans les années 1950. Un premier type se caractérise par un boîtier comportant une embase, pouvant être en céramique, et se terminant par un large rebord ondulé en métal. L'embase permet d'intégrer une lampe incandescente. Un second type se compose d'un luminaire dont le boîtier forme une large embase fixée à une coupole. On en retrouve des exemples sur la rive nord du canal dans le secteur Saint-Henri/Côte Saint-Paul.

Les ressources reliées à l'activité de transbordement

Le transbordement constitue l'une des fonctions majeures du canal de Lachine. Les ressources reliées à cette fonction

témoignent non seulement des opérations de la voie navigable, mais aussi de son impact sur le développement commercial et industriel de Montréal, au XIX^e siècle. On peut distinguer deux types majeurs de ressources : celui associé au chargement et déchargement des navires et celui associé à l'entreposage des marchandises, qui se concentre dans le secteur du Vieux-Port. Cette concentration renforce d'ailleurs la démarcation entre les deux types de navigation, celle des eaux intérieures et celle de la haute mer.

Les prises et les retours d'eau

Le canal de Lachine est utilisé comme aqueduc industriel puisque qu'on dénombre tout au long de son parcours plusieurs prises d'eau de dimensions variables qui sont reliées à différents utilisateurs publics, mais surtout industriels. L'eau représente l'un des éléments vitaux de la plupart des processus industriels. Le canal sert aussi au drainage des eaux de surface et de déversoir des eaux usées. On compte 200 ouvertures à cet effet réparties depuis Lachine jusqu'au Vieux-Port de Montréal alors que l'eau du canal est toujours vendue aux industries.

Les ponts routiers et ferroviaires

Plusieurs ponts routiers et ferroviaires ou passerelles témoignent de l'insertion du canal dans la trame urbaine de Montréal et des villes environnantes; ils font partie de cette même trame qu'utilisent les industries pour le transport terrestre de leur production à compter du premier quart du XX^e siècle. Témoignant de l'évolution de la technologie des ponts, ces ouvrages offrent une architecture qui reflète la présence d'une voie de circulation maritime canalisée. De fait, les ponts sont intimement reliés à la structure du canal, certains d'entre eux étant même ancrés sur des îlots situés dans le lit de la voie navigable. Nombre de ces ponts ont été construits par la Dominion Bridge de Lachine, l'une des principales industries lourdes à s'installer en bordure du canal.

Les voies ferrées

Les voies ferrées constituent une ressource culturelle fort significative en bordure de la voie navigable. Une bonne partie du réseau doit sa raison d'être à la présence du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles, l'un des principaux complexes industriels du corridor, et aux industries complémentaires qui s'établirent à proximité du canal. Dans un premier temps, leur utilisation fut complémentaire à celle du canal puisqu'elle compensait la fermeture hivernale de la voie navigable. D'un autre côté, elles traduisent également l'avènement d'une forte concurrence pour l'acheminement des biens et des marchandises. Outre les voies principales du CN et du CP, implantées de part et d'autre du canal, une série d'artères secondaires se détachent régulièrement afin de desservir les diverses industries réparties le long du corridor. La voie du Canadien National longeant la berge nord du canal fut aménagée à la fin du XIX^e siècle. La plus grande partie de cette voie a été démantelée, sauf pour un court tronçon dans le secteur Saint-Henri/Côte Saint-Paul. La voie du Canadien Pacifique, qui longe le côté sud depuis 1887, demeure partiellement en service.

Les pylônes électriques

La présence de plusieurs pylônes électriques rappelle que le couloir que forme le canal de Lachine a également été utilisé au cours de son histoire pour le transport de l'énergie électrique, tant pour l'opération des écluses que pour les industries et les quartiers urbains l'avoisinant. Mentionnons entre autres la localisation de la Belt Line. L'énergie électrique s'est avérée aussi vitale au fonctionnement des usines que l'énergie hydraulique ou la vapeur.

Les bâtiments de service et d'entretien

Les ateliers du canal de Lachine élevés sur la rue Mill constituent des bâtiments utilitaires étroitement associés aux opérations du

canal. Cette aire d'ateliers, malgré la démolition de plus de la moitié des édifices du complexe, forme néanmoins un ensemble de quatre édifices de béton avec structure en acier, qui illustrent l'évolution technologique dans l'utilisation du béton survenue entre 1909 et 1925.

Les aménagements urbains

Le canal de Lachine est traversé par plusieurs voies de communication terrestres qui sont significatives de l'évolution des moyens de transport urbain et de l'histoire de l'urbanisation de la ville. Les tunnels et leurs édicules comptent parmi ces témoins.

On observe, en bordure du canal et au gré de l'urbanisation du territoire, des parcs et lieux de rassemblement populaire aménagés à la fin du siècle dernier dans ces quartiers ouvriers et qui constituaient des lieux d'appartenance pour les populations résidentes.

Le long du canal, on remarque par ailleurs différentes passerelles aménagées pour la plupart au début du XX^e siècle. On en compte cinq, notamment, dans le secteur de Lachine, la plupart permettant aux cyclistes et aux piétons de franchir le canal. De construction variée, ces passerelles agrémentent les espaces verts qui côtoient le canal depuis plus d'un demi-siècle. D'autres passerelles contemporaines permettent de franchir le canal à divers endroits.

Deux wagons de queue regroupés en paire rappellent l'importance des transports ferroviaires dans le paysage du canal. Ces wagons ont été fabriqués au début du siècle par une entreprise du canal, la Canadian Car and Foundry.

La collection archéologique

La collection archéologique associée aux phases d'aménagement et de fonctionnement du canal de Lachine comprend, entre autres, des éléments de mécanismes de

portes d'écluse, des outils, des pièces de mobilier et de machinerie et autres objets directement reliés au fonctionnement de la voie navigable. D'autres objets, pour leur part, ont trait à l'utilisation du canal pour des fonctions connexes (transport, radoub, et autres). Enfin, une dernière catégorie d'objets témoigne des procédés et des aménagements à caractère industriel.

La Société du Vieux-Port de Montréal, dans le cadre du réaménagement du secteur des écluses de Montréal, a également constitué une collection archéologique significative dont la plupart des pièces et documents font l'objet d'une entente de gestion avec Parcs Canada.

2.5.2 Le patrimoine ethnologique

On possède plusieurs pièces d'archives originales associées aux différents canaux du Québec. Il s'agit de « letterbooks », « estimates » et livres de comptes datant des XIX^e et XX^e siècles. On retrouve aussi une collection de documents originaux dont des photographies anciennes.

Parmi la collection ethnologique, notons la présence de quelques pièces associées aux opérations des écluses du canal de même qu'une lanterne de menée.

2.5.3 Les plaques commémoratives de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada

Depuis 1923, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a fait apposer diverses plaques commémoratives sur le territoire du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine. En outre, le lieu s'enrichit de la présence, à l'intérieur de

ses limites, du Lieu historique national du Canada du Commerce-de-la-Fourrure-à-Lachine, lequel témoigne également de la fonction de transbordement associée au canal. Une plaque commémorative rappelle le souvenir de Robert Cavelier de La Salle, l'un des premiers explorateurs euroaméricains à avoir sillonné le Mississippi. Enfin, une plaque commémore un fait de guerre opposant des colons français et un parti d'Iroquois, à la fin du XVII^e siècle.

2.5.4 L'histoire récente du lieu

Outre l'orientation thématique décrite dans les messages d'importance historique nationale, le lieu témoigne de l'histoire de la désindustrialisation et plus particulièrement, de celle de Montréal. Il témoigne également de la mutation profonde des moyens de transport et de communication dans la seconde moitié du XX^e siècle, du double phénomène de la paupérisation des populations souches habitant près du canal et de l'embourgeoisement des quartiers anciens, tout comme du développement de la culture de banlieue (résidences pavillonnaires et parcs industriels). Enfin, le lieu est associé à l'histoire de l'évolution des loisirs en Amérique du Nord et à celle de l'archéologie industrielle.

2.5.5 Les réseaux national et régionaux

Le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine fait partie du réseau des lieux historiques nationaux, d'où sa valeur à titre de lieu commémoratif de divers volets du patrimoine canadien, dont l'histoire de la canalisation au Canada. Le canal s'inscrit également dans un réseau de lieux qui commémorent l'activité industrielle canadienne. Enfin, le lieu s'intègre au réseau muséal du Grand Montréal.

Carte sectorielle 1

Carte sectorielle 2

Carte sectorielle 3.1

Carte sectorielle 3.2

Carte sectorielle 3.3

Carte sectorielle 4

Carte sectorielle 5

Carte sectorielle 6

3. Le canal de Lachine à l'aube du XXI^e siècle : un regard sur l'avenir

L'établissement des orientations qui devraient guider l'action de Parcs Canada et de ses partenaires à l'égard du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine au cours des prochaines années s'appuie sur une vision de ce que ce lieu est appelé à devenir...

À l'aube du XXI^e siècle, le couloir du canal de Lachine est reconnu pour sa valeur patrimoniale unique au Canada, voire même en Amérique du Nord, pour l'importance de sa vocation culturelle et récréotouristique ainsi que pour son intégration harmonieuse au tissu urbain de la région métropolitaine de Montréal.

La préservation des principaux éléments témoins d'une époque cruciale dans l'histoire de la navigation intérieure et de l'industrie manufacturière canadienne, de même que leur mise en valeur, notamment à des fins éducatives et récréatives, permettent aux citoyens de l'île de Montréal et aux visiteurs de découvrir, de comprendre et d'apprécier, à travers le paysage qui leur est présenté, ce qui a conféré à ce lieu son importance historique nationale. À cet égard, l'agence Parcs Canada, responsable d'assurer la conservation et la mise en valeur des témoins et des vestiges édifés sur les sections du canal placées sous sa supervision, collabore avec les autres paliers de gouvernement et l'entreprise privée aux fins de remplir ce mandat de préservation et de communication.

Malgré l'ampleur des travaux réalisés et une augmentation notoire de la fréquentation, notamment à vocation récréotouristique, sur et le long du canal, la conservation et la mise en valeur du patrimoine culturel de la voie navigable sont demeurées au coeur du mandat que s'est donné ici Parcs Canada.

La restauration et le recyclage de structures anciennes caractéristiques d'une époque révolue, notamment celles des complexes industriels réalisés par les promoteurs du milieu, ont permis de conserver des témoins importants qui continuent d'évoquer certains aspects du paysage d'autrefois. Dotées de nouvelles vocations, ces composantes du milieu bâti font désormais partie intégrante du paysage culturel et participent à la vie économique et urbaine contemporaine de la ville. Les résidents et les visiteurs ont l'occasion de « lire » ce paysage et de découvrir les liens que le lieu tisse avec le passé.

La santé écologique du couloir du canal contribue à la qualité de vie des résidents et des visiteurs qui profitent des plans d'eau et des espaces verts pour la pratique d'activités récréatives adaptées aux conditions particulières du milieu. La qualité du corridor vert et bleu qui traverse l'île de Montréal, tout comme le rétablissement d'un lien nautique entre le lac Saint-Louis et le port de Montréal, a exercé un impact positif sur la restructuration des milieux de vie et des secteurs d'activités économiques qui bordent le canal.

Les divers partenaires — gouvernements fédéral et provincial, municipalités et entreprises des secteurs privé et communautaire — ont adhéré à des objectifs communs et leur action concertée a permis de rétablir un lien fonctionnel et économique entre le canal et ses abords, créant ainsi un milieu dynamique et attrayant tant pour la population montréalaise que pour les visiteurs. Le partage des responsabilités entre les intervenants concernés permet d'assurer une gestion harmonieuse des différents secteurs d'activités.

Sur le plan touristique, l'intérêt patrimonial du canal de Lachine, conjugué à la qualité des espaces riverains, au caractère du milieu bâti ainsi qu'à la diversité des fonctions et des activités qui s'y sont développées, contribue à la notoriété de ce couloir urbain. Les promoteurs associés au secteur privé et au milieu communautaire assurent le développement d'une gamme d'activités à caractère touristique porteuses d'avenir.

Le musée de site et le milieu de vie se sont développés en complémentarité, dans une parfaite harmonie. Les résidents, les visiteurs et tous les Canadiens sont fiers de ce lieu préservé et réanimé, et d'avoir contribué à le faire revivre.

4. Les enjeux et les orientations

Pour Parcs Canada, les enjeux et les orientations touchant l'avenir du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sont étroitement liés à l'objectif d'assurer l'intégrité commémorative du lieu tout en favorisant son intégration à la trame urbaine. Dans cette optique, Parcs Canada privilégiera les actions et les activités qui concernent les ressources liées à l'objectif de commémoration du lieu (ressources dites de niveau 1), telles qu'identifiées dans l'énoncé d'intégrité commémorative du canal de Lachine.

Parcs Canada entend jouer un rôle de premier plan en matière de leadership et d'exemplarité dans le cadre des interventions axées sur la conservation et la mise en valeur du caractère patrimonial de ce lieu.

Dans cette perspective, l'expérience à caractère patrimonial qui sera offerte aux visiteurs au coeur de l'île de Montréal devrait ainsi prendre assise sur la préservation des ressources culturelles d'importance nationale et la découverte de l'histoire du lieu à travers la lecture et l'appréciation du paysage urbain.

Le développement d'activités et de services le long du canal à des fins d'utilisation nautique et riveraine sera toujours planifié de manière à ne pas nuire à la conservation du patrimoine culturel in situ. Sauf exception, la protection des ressources culturelles aura préséance sur toute autre intervention.

4.1 La conservation et la mise en valeur du paysage significatif

Considérations

Le corridor du canal constitue un ensemble cohérent : la voie navigable et le terrain de réserve du canal forment l'épine dorsale le long de laquelle se sont implantées et ont évolué de nombreuses industries. Ces deux composantes demeurent indissociables et essentielles à la compréhension du paysage.

Le paysage linéaire du canal de Lachine se distingue par la présence d'une ancienne voie navigable canalisée qui est intégrée à un corridor vert récréatif, est bordée majoritairement de bâtiments industriels et est juxtaposée à un important réseau de transport ferroviaire, routier et cyclable.

Chacun des secteurs du canal (Vieux-Port, Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri/Côte Saint-Paul, Saint-Pierre/LaSalle, Rockfield et Lachine) présente une ambiance et un caractère distincts dont les lignes de force traduisent l'identité et l'histoire du lieu et offrent un potentiel de mise en valeur correspondant.

Les éléments du paysage qui caractérisent le corridor du canal relèvent de diverses entités administratives publiques et privées.

Orientations

En collaboration avec les divers intervenants du milieu environnant :

- *Donner priorité aux aménagements qui contribuent à mettre en valeur la dimension patrimoniale du canal; s'assurer que les aménagements à venir tiennent compte de l'organisation spatiale historique du lieu et respectent son caractère patrimonial.*
- *Reconnaître le corridor du canal de Lachine comme paysage témoin du développement de la navigation intérieure et de l'industrialisation au Canada et contribuer à la valorisation de l'identité de ce paysage.*
- *Respecter le caractère linéaire du corridor de même que les éléments physiques qui contribuent à le définir.*
- *Respecter les éléments structurants transversaux significatifs qui témoignent de l'insertion du canal dans la trame urbaine.*
- *Respecter les liens visuels entre les différentes composantes du paysage significatif du lieu.*
- *Respecter les liens visuels entre le lieu historique national et les secteurs urbains environnants.*
- *Mettre en valeur l'identité spécifique de chacun des secteurs du canal en accord avec leur signification historique.*

4.2 La préservation des ouvrages reliés à l'énergie hydraulique⁸

Considérations

Les ressources reliées à l'énergie hydraulique se concentrent particulièrement dans les secteurs du Vieux-Port, de l'écluse Saint-Gabriel et de l'écluse de Côte Saint-Paul; cependant, la majorité d'entre elles sont à l'état de vestiges et ne sont plus apparentes de nos jours.

Les principales ressources qui sont encore visibles sont associées au système hydraulique complexe du secteur des écluses Saint-Gabriel (canal de fuite nord, canal de fuite sud, bassin des Prêtres).

La majorité des ressources patrimoniales associées à l'énergie hydraulique (canaux d'amenée et de fuite, canaux d'alimentation, bassins) ne sont pas administrées par Parcs Canada ou font l'objet d'une responsabilité partagée.

Orientations

- *S'assurer que les canaux hydrauliques soient identifiés et que l'intégrité des ouvrages soit protégée.*
- *Rendre perceptibles et compréhensibles la nature et la localisation des canaux d'amenée et de fuite de même que les canaux d'alimentation, notamment leurs points de jonction avec le canal.*

8. Tel qu'il est mentionné au chapitre 2, ces ressources sont reconnues comme étant d'importance historique nationale et sont dites « de niveau 1 ».

- *Protéger la morphologie actuelle des lieux et rendre perceptibles et compréhensibles les relations entre les diverses composantes hydrauliques et maritimes dans les secteurs limitrophes, amont et aval des écluses Saint-Gabriel.*
- *Encourager les initiatives de tiers dans l'identification, la protection et la mise en valeur des vestiges d'ouvrages reliés à l'énergie hydraulique tout au long du canal.*

4.3 La préservation des complexes industriels⁹

Considérations

Les complexes industriels associés à l'importance historique nationale du canal de Lachine sont localisés dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal.

Sur la quarantaine de complexes industriels regroupant quelque 200 bâtiments répartis de part et d'autre du corridor, certaines usines encore en activité fonctionnent soit dans leur environnement d'origine, soit avec une partie de leur équipement originel.

À l'exception de la grue LaSalle-Coke, la presque totalité des ressources associées à l'industrie manufacturière est de compétence municipale ou privée; bien qu'elles soient souvent dans un état d'abandon ou de dégradation avancée, elles offrent néanmoins un potentiel de conservation, de mise en valeur et de réutilisation.

Orientations

- *En ce qui a trait aux ressources dont Parcs Canada partage la propriété avec des tiers, promouvoir des mesures pouvant favoriser leur protection et leur mise en valeur.*
- *Mettre en place un programme de conservation et d'entretien pour mettre fin à la détérioration de la grue LaSalle-Coke; rendre sa fonction compréhensible pour le public et protéger son intégrité physique.*
- *Évaluer le potentiel de commémoration de diverses propriétés industrielles d'intérêt exceptionnel.*
- *Encourager les pouvoirs publics à mettre en place des réglementations pouvant favoriser la conservation et la mise en valeur des ressources d'importance historique nationale.*
- *Sensibiliser les propriétaires des complexes industriels, prioritairement ceux dont les ressources sont menacées à court terme, de l'importance historique nationale de ces derniers; encourager les propriétaires à prendre en considération les valeurs patrimoniales dans l'utilisation et l'aménagement de ces ressources.*
- *Encourager les initiatives visant à inventorier et à évaluer la machinerie d'avant 1939 associée aux complexes industriels.*
- *Inciter les propriétaires de complexes industriels ne pouvant assurer la conservation in situ de leur machinerie ancienne à confier ces équipements à des institutions muséales.*

9. Tel qu'il est mentionné au chapitre 2, ces ressources sont reconnues comme étant d'importance historique nationale et sont dites « de niveau 1 ».

4.4 La préservation des autres ressources du patrimoine bâti et archéologique¹⁰

Ces ressources comprennent les ouvrages de génie, les structures reliées au transbordement, les prises et les retours d'eau, les ponts routiers et ferroviaires, les voies ferrées, les pylônes électriques de même que les bâtiments de service et d'entretien.

Considérations

La majorité des ouvrages de génie associés à la construction et à l'opération du canal (voie navigable, murs, écluses, déversoirs, bassins latéraux, îlots, jetées, bollards, chemin de halage) sont sous l'autorité de Parcs Canada; certains de ces ouvrages sont à responsabilité partagée alors que d'autres sont administrés par diverses entités administratives publiques ou privées. De façon générale, ces ouvrages offrent un potentiel intéressant de conservation et de mise en valeur.

À l'exception de la grue LaSalle-Coke, la totalité des ressources reliées à l'activité de transbordement sont associées à l'entreposage de marchandises et sont localisées dans le secteur du Vieux-Port de Montréal. Exception faite de l'élévateur à grain, ces structures relèvent d'une juridiction privée.

La majorité des ressources patrimoniales associées au transport ferroviaire sont sous la compétence du CN et du CP ou de leurs filiales. Au cours des dernières années, certaines des infrastructures ont été abandonnées ou démantelées.

Plusieurs des ressources associées au transport routier (ponts des Seigneurs, Charlevoix, Gauron, Côte Saint-Paul) sont placées sous l'autorité de Parcs Canada et desservent une fonction urbaine.

Orientations

Parcs Canada et ses partenaires, sous réserve expresse de l'obtention des fonds nécessaires, pourront développer des actions et des activités concernant la protection et la mise en valeur des ressources dites de niveau 2 (écluses, déversoirs, murs des radiers, vestiges archéologiques associés aux écluses, bassins latéraux, vestiges du chemin de halage, bollards et lampadaires d'époque). La Ville de Montréal, la Société du Vieux-Port de Montréal et les différents propriétaires riverains du canal sont les principaux partenaires associés au développement de ces actions et activités.

Les ouvrages de génie associés à la construction et à l'opération du canal

- *Mettre en place un programme de conservation et d'entretien de ces ouvrages.*
- *Protéger et rendre compréhensible l'intégrité physique de ces ouvrages.*
- *Protéger le tracé, l'échelle, les dimensions, la linéarité et le gabarit de la voie navigable.*
- *Protéger le tracé, l'échelle, la dimension, la linéarité et le gabarit du canal de 1825 dans le secteur de Lachine et protéger la morphologie des lieux (les trois jetées et l'île Monk) qui illustre les trois systèmes de canalisation.*
- *Encourager les initiatives de tiers dans l'identification et la protection des vestiges du canal des Sulpiciens dans le secteur Rockfield.*

10. Tel qu'il est mentionné au chapitre 2, ces ressources, dites de niveau 2, ne sont pas reconnues comme étant d'importance nationale mais portent néanmoins une signification historique selon l'énoncé d'intégrité commémorative du canal de Lachine.

- Assurer la protection des éléments caractéristiques des murs associés aux trois systèmes de canalisation et rendre perceptible la linéarité des murs aux endroits remblayés.

Les ressources reliées au transbordement

- Encourager le milieu local et régional et les autres instances administratives à protéger et à mettre en valeur les ressources reliées au transbordement.

Les prises et les retours d'eau

- Protéger les prises et les retours d'eau selon les principes et les directives de la Politique de gestion des ressources culturelles en vue d'assurer la compréhension de l'une des fonctions premières de la voie navigable.
- Encourager les initiatives de tiers dans l'identification et la protection de ces ressources.

Les ponts routiers et ferroviaires

- Gérer les ponts routiers appartenant à Parcs Canada selon les principes de la Politique de gestion des ressources culturelles et en outre, en ce qui concerne les ponts des Seigneurs, Charlevoix et Gauron, selon la directive sur les ponts des canaux.
- Sensibiliser les différents propriétaires des ponts ferroviaires et d'autres ponts routiers à l'intérêt patrimonial de ces ressources et les inciter à les protéger et à les mettre en valeur.

Les pylônes électriques

- Encourager les propriétaires à protéger et à mettre en valeur ces ressources d'intérêt patrimonial.

Les bâtiments de service et d'entretien

- Mettre en place un programme de conservation et d'entretien et protéger leur intégrité physique.
- Identifier et protéger l'intégrité des vestiges archéologiques.

4.5 La communication des messages et des valeurs patrimoniales du lieu

Considérations

La communication des messages et des valeurs patrimoniales du lieu devra tenir compte :

- de la complexité de la thématique associée à la navigation, à la production de l'énergie hydraulique et à l'industrialisation conjuguée à la difficulté de présenter et de faire comprendre au public l'évolution dans le temps de chacun de ces thèmes, de même que les interrelations entre chacun d'eux;
- de la présence de nombreuses ressources *in situ* dispersées le long du canal (propriété fédérale) et de ses abords (propriétés municipales et privées) qui se prêtent à une approche muséologique éclatée, de type écomuséal, dans le cadre de partenariats;
- des caractéristiques des différentes clientèles ciblées (locale, régionale, touristique [nationale et internationale], groupes scolaires, cyclistes, piétons...) et de leurs besoins qui exigent une approche multi-médiatique;
- du potentiel d'attraction distinct des différents secteurs du canal qui se prête à une approche hiérarchisée.

Orientations

- Privilégier l'utilisation optimale des ressources qui symbolisent et caractérisent l'importance nationale du lieu (ressources de niveau 1) afin de permettre aux visiteurs de comprendre les liens entre les ressources culturelles du site, son histoire et son importance nationale.
- Présenter les ressources du canal et de son corridor industriel comme un ensemble cohérent et signifiant.

- *Sous réserve de l'obtention du financement requis, présenter au public les messages dans leur globalité à l'intérieur d'un centre d'interprétation, lieu-synthèse de l'histoire de la naissance de l'industrie canadienne au canal de Lachine; rendre compréhensibles la nature, le rôle et l'importance du canal de Lachine, de ses infrastructures hydrauliques et de sa production industrielle dans l'histoire du Canada.*
- *Sous réserve de l'obtention du financement requis, créer, le long du canal, des noyaux d'activités et de services d'interprétation autour des concentrations de ressources patrimoniales les plus significatives.*
- *Sous réserve de l'obtention du financement requis, participer, dans le cadre de projets de partenariat, à l'établissement de circuits d'interprétation, incluant les visites industrielles, axés sur les différentes facettes de l'histoire du canal et de ses abords en relation avec les ressources in situ.*
- *Encourager l'utilisation de la voie navigable et des berges du canal pour la sensibilisation des visiteurs aux valeurs patrimoniales du canal.*
- *Concevoir une approche et des moyens de communication propres à rejoindre les différentes clientèles ciblées (ex. : expositions thématiques, panneaux extérieurs, guides/dépliants, audioguides, visites industrielles, visites commentées à pied, à bicyclette, en transport en commun terrestre ou nautique, publications et documents audio-visuels afin de rejoindre les clientèles externes).*

4.6 L'intégration du canal au milieu urbain environnant

Considérations

Le corridor du canal de Lachine comporte deux principales composantes : la propriété de Parcs Canada, avec son parc linéaire centré sur un couloir d'eau, et les secteurs urbains adjacents formés des complexes industriels et des quartiers limitrophes, gérés par diverses entités administratives publiques et privées.

Les aménagements réalisés au cours des trois dernières décennies ont partiellement transformé un site industriel résiduel en un corridor patrimonial et récréatif très fréquenté.

Bien que le canal de Lachine traverse différents quartiers urbains de l'île de Montréal et qu'il soit percé par des axes routiers et pédestres qui relient des milieux de vie et d'activités, ce parc linéaire demeure passablement isolé de l'activité urbaine environnante.

Chacun des secteurs du canal se distingue par le type de développement ou d'utilisation du sol des quartiers limitrophes.

Orientations

Si les conditions financières et les partenariats requis pour réaliser les projets envisagés le permettent :

- *Inciter nos partenaires à développer les liens physiques et les interfaces avec les quartiers riverains tout en renforçant le traitement urbain des lieux significatifs (points de contact, foyers d'intérêt et noyaux d'activités).*

- *Inciter nos partenaires à créer des lieux d'animation urbains aux principaux points d'intérêt localisés le long du canal.*
- *En collaboration avec la Ville de Montréal, contribuer à l'amélioration des liens piétons et cyclables entre le couloir du canal et les centres d'activités ainsi que les quartiers résidentiels avoisinants.*
- *Faire en sorte que les aménagements respectent et mettent en valeur le caractère distinct de chacun des secteurs.*
- *S'assurer que le développement d'activités et de services à caractère nautique et récréatif est toujours planifié de manière à ne pas nuire à la conservation du patrimoine culturel in situ.*

4.7 La protection de l'environnement naturel

Considérations

Au canal de Lachine, les composantes du milieu naturel sont considérées principalement comme faisant partie du cadre environnemental dans lequel s'inscrivent les différentes activités, puisqu'elles ne présentent pas de caractère exceptionnel susceptible de leur conférer une valeur patrimoniale particulière.

Les propriétés de Parcs Canada, telles qu'aménagées au cours des années 1970, forment aujourd'hui, de part et d'autre de la voie navigable du canal, un corridor vert dont le traitement végétal est caractérisé par de grandes surfaces gazonnées parsemées de massifs d'arbres et d'arbustes, où serpente un réseau de pistes cyclables et d'allées piétonnes.

Le cadre environnemental actuel du canal de Lachine confère au lieu un caractère d'oasis de verdure au cœur de la ville et a contribué à l'attrait des lieux; le type d'environnement

créé le long du canal témoigne des interventions des années 70, où l'objectif d'aménagement visait, tout en assainissant le milieu, à recréer une ambiance champêtre où la notion de patrimoine industriel était pratiquement exclue.

Sur le plan aquatique, l'utilisation du canal à des fins récréatives fut prohibée en 1982 en raison de la piètre qualité de l'eau et de la contamination des sédiments résultant de l'activité industrielle passée.

À cet égard, la construction d'un égout collecteur à Dorval de même que le raccordement des industries aux égouts municipaux ont permis d'éliminer les principales sources de contamination bactériologique et la qualité de l'eau du canal de Lachine s'est grandement améliorée.

Par ailleurs, à la suite des études qui avaient été entreprises pour identifier la nature du problème environnemental de la voie navigable, le projet de décontamination du canal de Lachine a été activé en 1988, grâce au Plan d'action Saint-Laurent, et il s'est imposé comme un projet représentatif de la volonté du gouvernement fédéral de donner l'exemple en matière environnementale.

En 1989, le projet de décontamination était confié à un examen public en raison de la nature, de l'ampleur et des répercussions environnementales et socio-économiques importantes que sa réalisation pouvait entraîner.

En octobre 1996, les conclusions et recommandations du rapport final de la Commission fédérale-provinciale, créée en 1990 afin d'examiner le projet de décontamination, étaient rendues publiques. Le rapport soulignait que la décontamination du canal de Lachine :

- offrirait peu de bénéfices, la présence de sédiments au fond du canal ne présentant pas de risque pour la santé

publique compte tenu de l'utilisation projetée du canal (activités récréatives à contact secondaire);

- ne diminuerait pas la contamination de la chair des poissons;
- n'affecterait pas la qualité bactériologique de l'eau;
- pourrait freiner inutilement le projet de développement du canal.

La Commission a recommandé « la non-intervention sur les sédiments contaminés du canal », de même que sur le bassin de Lachine, lequel représente un faible potentiel de recontamination du canal. Elle a en outre recommandé que Parcs Canada mette en oeuvre, de façon prioritaire, un plan de localisation et d'élimination des sources directes de contamination.

Si le canal devait être rouvert à la navigation de plaisance motorisée, la Commission a estimé que Parcs Canada devrait évaluer les risques engendrés par une remise en suspension des sédiments. Si les risques étaient acceptables, elle a conseillé la non-intervention. Sinon, elle a recommandé que le promoteur procède à la décontamination appropriée des secteurs touchés en sélectionnant une méthode basée sur un devis de performance.

Depuis la publication du rapport de la Commission conjointe, Parcs Canada a mis sur pied un programme de gestion environnementale du canal et des terrains de réserve. Ce programme s'est traduit, notamment, par la réalisation d'une étude portant sur les risques de remise en suspension des sédiments par suite de la réouverture du canal à la navigation ainsi que par l'élaboration d'un programme de surveillance et de suivi environnemental qui sera mis en place dès la réouverture du canal.

Orientations

- *Se conformer aux recommandations de la Commission conjointe d'évaluation environnementale en ce qui regarde la décontamination du canal, c'est-à-dire de ne pas décontaminer.*
- *Afin de ne pas porter atteinte à la santé des utilisateurs et des travailleurs, procéder à une décontamination ponctuelle lors des travaux de réfection qui seront requis sur les murs et les écluses du canal de même que lors des interventions archéologiques.*
- *Travailler en étroite collaboration avec tous les intervenants concernés pour s'assurer que les contaminants soient désormais contrôlés à la source et que la qualité de l'eau soit adéquate pour les activités pratiquées, et pour faire apporter, au besoin, les correctifs nécessaires.*
- *Poursuivre les efforts de décontamination des terrains contaminés sous l'autorité de Parcs Canada en fonction des risques qu'ils représentent relativement aux usages prévus.*
- *Procéder à une évaluation environnementale pour tout projet d'intervention sur les propriétés du canal.*

4.8 L'utilisation des plans d'eau du canal

Considérations

Depuis la fermeture du canal à toute activité nautique, en 1982, l'utilisation des plans d'eau a fait l'objet de deux principales hypothèses, soit :

- la navigation de plaisance de transit (embarcations motorisées et non motorisées);
- la récréation nautique en bassins fermés (embarcations légères non motorisées).

Ces deux formes d'utilisation des plans d'eau du canal s'appuient sur des exigences techniques et financières particulières, s'adressent à des clientèles distinctes et sont susceptibles d'exercer un impact différent sur l'utilisation des berges du canal de même que sur la génération de revenus.

Dès le lancement du projet intermunicipal de développement nautique connu sous le vocable du Grand Montréal Bleu (1996), le canal de Lachine a été considéré comme un des couloirs nautiques les plus susceptibles de favoriser une plus grande accessibilité aux plans d'eau, tout en favorisant le développement récréotouristique régional. En effet, certains organismes à vocation économique du gouvernement canadien et les villes environnantes du canal ont misé sur le développement de services et d'activités liés à la navigation motorisée, tout comme sur l'implantation de services et d'activités connexes, pour créer une animation qui exercera un pouvoir d'attraction pour le développement de projets à caractère industriel, commercial et résidentiel dans la région.

En 1995, la conférence annuelle des maires du Grand Montréal votait une résolution préconisant le désenclavement du canal de Lachine. On estimait que la réouverture du canal à la navigation de plaisance de transit serait susceptible d'engendrer des retombées économiques et touristiques importantes, en suscitant la création de nouveaux emplois, et contribuerait ainsi au développement économique de la région.

Orientations

À la demande et grâce aux fonds fournis par ses partenaires, Parcs Canada a accepté la réouverture du canal à la navigation de plaisance motorisée et de transit. Cependant, Parcs Canada souhaite faire assurer dès que possible les frais de fonctionnement de l'activité de navigation par les différents partenaires concernés par la pratique de cette activité et ce, dans le contexte où Parcs Canada doit privilégier les actions et activités associées de plus près au mandat de conservation et de mise en valeur des ressources patrimoniales de niveau 1.

- *Compte tenu de son expérience acquise, Parcs Canada assumera la responsabilité de la gestion des opérations du canal durant une période de 5 ans suivant la réouverture à la navigation (2002), de façon à assurer un rodage adéquat des installations. D'ici 2007, Parcs Canada étudiera, avec ses partenaires municipaux, des milieux communautaires et du secteur privé, les nouvelles voies de gestion qui permettraient une prise en charge de l'activité de la navigation par le milieu.*
- *Gérer l'utilisation des plans d'eau en tenant compte de son impact sur le milieu naturel et l'environnement urbain.*
- *Le développement de nouvelles infrastructures consacrées au nautisme ne pourra se faire que si les conditions financières et les partenariats requis pour réaliser ces projets le permettent.*

4.9 L'utilisation des berges du canal

Considérations

Présentement, le canal de Lachine a principalement une vocation récréative pour le loisir urbain de plein air plutôt qu'une vocation touristique et culturelle axée sur le patrimoine maritime et industriel.

Malgré l'achalandage élevé et bien que la piste cyclable offre un parcours du couloir patrimonial, les valeurs culturelles du lieu demeurent méconnues de la majorité des utilisateurs.

L'utilisation actuelle des berges du canal est surtout axée sur la piste cyclable; de fait, selon un sondage effectué auprès des visiteurs en 1992, 92 % des visiteurs parcouraient le corridor terrestre à vélo. Depuis quelques années, la popularité croissante du patin à roues alignées constitue cependant un phénomène marquant qui se reflète au niveau de l'utilisation de la piste cyclable¹¹. Toujours selon le sondage de 1992, la grande majorité des utilisateurs (79 %) fréquentaient la piste cyclable à des fins récréatives (vélo, marche, etc.) alors que, pour une faible proportion des visiteurs, les berges du canal de Lachine constituaient un parcours utilitaire (transit à vélo, principalement) ou un lieu d'entraînement sportif (vélo, jogging).

Les berges du canal de Lachine étaient fréquentées majoritairement par une clientèle locale (62 % provenant des quartiers avoisinants et 19 % de l'extérieur de l'île de Montréal).

La piste du canal de Lachine s'inscrit au cœur du réseau cyclable de l'île de Montréal et fait partie intégrante du « réseau vert » du Grand Montréal à titre de couloir piéton et cyclable relié aux différentes composantes actuelles et projetées.

La configuration étroite des berges, l'incompatibilité de certains usages, l'étroitesse et la surutilisation de la piste cyclable pourraient constituer des facteurs de risque pour la sécurité des usagers.

Une étude effectuée en 1995 visant à identifier les clientèles potentielles pour un produit à caractère éducatif et patrimonial au canal de Lachine permet d'anticiper l'ajout de nouvelles clientèles locale, régionale et touristique à la clientèle récréative actuelle¹².

Orientations

Si les conditions financières et les partenariats requis pour réaliser ces projets le permettent :

- Favoriser les utilisations susceptibles de raffermir la vocation historique et patrimoniale du lieu tout en tenant compte de la fonction récréative existante (réseau vert).
- Favoriser l'utilisation optimale des berges à des fins publiques (interprétation du patrimoine, circulation, détente, services).
- Privilégier des modes d'accès et de déplacement variés et sécuritaires (marche, bicyclette, navette motorisée) afin de permettre à différents types de clientèles de découvrir et d'apprécier les

11. Pour l'année 2001, la fréquentation estivale a été estimée à quelque 608 000 visites, dont 24 % serait attribuable aux patineurs.

12. Zins, Beauchesne et Associés, *Canal de Lachine: estimation du potentiel de marché exclusif de deux concepts de développement et évaluation et analyse du marché récréatif*, Rapport final pour Parcs Canada, novembre 1995.

ressources patrimoniales du canal qui seront mises en valeur.

- *Sur la piste cyclable, privilégier le cyclisme de randonnée, axé sur le tourisme à caractère patrimonial.*
- *Dans la mesure du possible et en privilégiant le partenariat, mettre en place des aménagements qui favorisent la ségrégation des cyclistes et des piétons dans les secteurs les plus fréquentés de même qu'à proximité des agglomérations et des zones d'activité urbaines avoisinantes.*
- *Créer des lieux distincts pour les activités à caractère patrimonial (interprétation) et pour celles à caractère récréatif (services, pique-nique), de façon à respecter le caractère et l'ambiance requise par ces différentes activités.*
- *Encourager l'implantation, par des tiers, d'un système de transport en commun (navette) sur la berge nord du canal de façon à relier entre eux les différents foyers d'intérêt et d'activités de même que les deux extrémités du canal.*
- *Élargir et diversifier les catégories d'usagers (familles, personnes âgées, touristes, croisiéristes, etc.).*
- *Concentrer l'établissement de zones de services (restauration, information, location d'équipement, toilettes publiques) aux principaux points d'activités le long du canal, en tenant compte des attentes et des besoins des différentes clientèles.*
- *S'assurer que la réalisation de projets associés à l'aménagement du canal et de ses berges à des fins d'utilisation nautique ou récréative ne nuit d'aucune manière au patrimoine culturel d'intérêt, et ce, grâce au travail d'experts associés à la réalisation de ces projets.*

4.10 La concertation, la collaboration et le partenariat

Considérations

Le contexte urbain du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine et le rôle structurant que ce couloir est appelé à jouer dans le développement socio-économique, récréotouristique et culturel du sud-ouest de l'île de Montréal exigent une concertation étroite entre les divers intervenants concernés.

Cette concertation autour d'un projet commun constitue un défi de taille, compte tenu de la multiplicité des intervenants et des autorités impliquées (gouvernements fédéral, provincial et municipal), entreprises privées, organismes communautaires, etc.) dont les objectifs économiques, culturels et sociaux ne sont pas toujours convergents.

La concertation doit s'appuyer sur un dialogue ouvert et continu entre les divers intervenants concernés, afin de rechercher des consensus au regard des objectifs visés et des moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre. En raison du nombre et de la diversité des intervenants, l'établissement et le maintien de ce dialogue exigent un mécanisme efficace de concertation.

Compte tenu de la mission qui lui incombe, Parcs Canada entend consacrer l'essentiel de ses efforts à assurer l'intégrité commémorative du lieu, en collaboration avec divers partenaires intéressés. Dans un contexte où les ressources financières ne sont pas appelées à augmenter et à la lumière de son mandat fondamental, Parcs Canada ne sera pas en mesure de répondre à la demande croissante de services rattachés aux activités de nature récréotouristique.

La conclusion d'ententes avec des tiers pour la prestation de divers services et activités au canal de Lachine demeure une voie à privilégier; l'intention recherchée est d'assurer des services de qualité qui soient à la hauteur des attentes du public dans un lieu historique national. C'est dans un tel contexte que Parcs Canada a conclu, en 2001, une entente avec l'organisme le Pôle des rapides pour que celui-ci agisse désormais en tant qu'association coopérante du lieu historique national.

La collaboration à l'offre de service de Parcs Canada peut prendre la forme d'une participation de l'entreprise privée à but lucratif ou l'implication d'organismes à but non lucratif.

L'implication de Parcs Canada dans la commémoration de l'industrie manufacturière canadienne (conservation de ressources patrimoniales et présentation de l'histoire du lieu) reste tributaire de la participation de partenaires (gouvernement du Québec, municipalités, associations sans but lucratif) dans le cadre d'un programme de partage des frais.

Orientations

- *Favoriser la création d'un organisme de concertation qui aurait pour mandat d'établir une vision et des objectifs communs et d'assurer la coordination des projets de développement et la cohérence des interventions pour l'ensemble du corridor du canal de Lachine, hors des propriétés gérées par Parcs Canada.*
- *Explorer avec nos partenaires des autres paliers de gouvernement (provincial et municipal) ainsi que des secteurs privé et communautaire divers moyens et avenues pour protéger le patrimoine dans le corridor du canal.*

- *Confier à des tiers l'éventail des activités et des services à offrir aux visiteurs (autres que ceux reliés à la protection et à la présentation du patrimoine).*
- *Promouvoir, auprès des tiers, la conservation du patrimoine industriel du canal.*

4.11 La génération de revenus

Considérations

En avril 1997, le Conseil du Trésor dévoilait sa nouvelle *Politique sur le recouvrement des coûts et la tarification*. Applicable à l'ensemble des ministères du gouvernement fédéral, la directive établit que « le gouvernement a pour politique d'appliquer des frais d'utilisation pour les services qui confèrent à des bénéficiaires identifiables des avantages directs au-delà de ceux dont bénéficie le grand public... ». Conformément à cette orientation, la *Politique de Parcs Canada sur les recettes* établit comme principe fondamental que les revenus fiscaux du gouvernement doivent servir à supporter le coût de la création et de la protection des parcs nationaux et des lieux historiques nationaux; les usagers des parcs et lieux doivent toutefois payer pour les avantages personnels ou commerciaux qu'ils en retirent; c'est le principe de « l'utilisateur-payeur ». Dans le cas des services qui procurent à la fois un bien public et un bénéfice personnel, comme les programmes d'interprétation, ils sont financés à la fois par des crédits gouvernementaux et des droits ou tarifs.

Comme la mise en valeur du canal de Lachine et de son corridor industriel ne pourra être réalisée sans la contribution financière d'autres partenaires, notamment la Ville de Montréal, ces partenaires devront également mettre en place de nouvelles formes de génération de revenus.

Orientations

- *Consolider les sources de revenus actuelles du canal (baux, permis, concessions, etc.).*
- *Mettre en application les directives du Conseil du trésor en matière de recouvrement des coûts.*
- *Développer de nouvelles sources de revenus (tarification des anciens et nouveaux services offerts à la clientèle des usagers, notamment l'utilisation du réseau cyclable et celle des stationnements; développement d'une stratégie publicitaire et d'une politique de commandites; etc.).*
- *Développer de nouvelles sources de revenus avec l'aide de partenaires (cogestion de certaines activités, commandites, licences, etc.).*

5. La problématique de mise en valeur

Quels sont les enjeux et quelles conditions et mesures seront requises pour que le canal de Lachine puisse assumer son rôle conformément à la vision projetée pour son avenir tout en tenant compte des objectifs de Parcs Canada et des réalités actuelles et prévisibles? Voilà l'essence même de la réflexion et du questionnement suscités dans le cadre de l'élaboration du présent plan directeur.

5.1 Les paramètres d'intervention

Compte tenu de la nature du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine et des objectifs que l'Agence poursuit à l'égard de ce lieu, certains paramètres d'intervention s'imposent pour Parcs Canada :

- privilégier les actions associées de près au mandat de conservation et de mise en valeur des ressources patrimoniales de niveau 1 laissées de côté jusqu'à présent par le projet de revitalisation du canal de Lachine;
- vu l'ampleur des travaux à réaliser et l'augmentation de la fréquentation du site engendrée par le projet de revitalisation, les interventions rattachées à l'aménagement du canal et de ses berges à des fins d'utilisation nautique et riveraine devront toujours être réalisées de façon à ne pas causer de préjudice aux éléments culturels d'intérêt;
- mettre l'accent sur le caractère patrimonial et la vocation éducative du lieu;
- maintenir les liens physiques et fonctionnels entre le canal et les quartiers riverains;

- travailler en partenariat avec les secteurs public, privé et communautaire;
- recouvrer une partie des investissements ainsi que des coûts de fonctionnement en générant de nouveaux revenus et participer au développement économique et touristique de la région montréalaise;
- mettre l'accent sur le plein recouvrement des coûts associés aux services récréotouristiques.

5.2 Les atouts et les potentiels

La mise en valeur du canal de Lachine et de son corridor industriel pourra tirer profit des forces en présence, notamment :

- la fréquentation élevée (estimée à plus de 700 000 visites annuellement);
- le potentiel élevé pour attirer de nouvelles clientèles en raison de la présence de bassins importants de population locale, régionale et touristique;
- la richesse des ressources en présence qui offre un potentiel muséologique (conservation, commémoration) et urbanistique (conservation, recyclage) considérable;
- le potentiel exceptionnel offert par les ressources culturelles du canal pour l'avancement des connaissances puisque le canal de Lachine représente un site unique à titre de monument du patrimoine industriel au Canada;
- le fort potentiel d'utilisation des berges et de la voie navigable;

- l'importance du lieu comme élément structurant pour le développement du sud-ouest de l'île de Montréal et pour l'ensemble de la région;
- les projets de développement déjà réalisés par les municipalités voisines du canal;
- le dynamisme et la concertation des partenaires de même que le partage d'objectifs communs.

5.3 Les difficultés et les contraintes

La mise en valeur du canal de Lachine et de son corridor industriel représente un défi élevé compte tenu des difficultés particulières qui sont inhérentes à la nature même du lieu; les principales contraintes envisagées sont les suivantes :

- les coûts élevés associés aux projets de conservation et de mise en valeur compte tenu de la nature, de l'état et de l'ampleur des ressources en présence;
- la complexité du programme de commémoration historique (navigation et canalisation, industrie manufacturière, énergie hydraulique, industrie textile...);
- la multiplicité des juridictions (publiques/privées) sur le territoire concerné;
- les pressions qui s'exercent pour une participation accrue du gouvernement fédéral au développement du volet récréatif du projet;
- l'intérêt et le degré d'implication plus ou moins constant démontrés par les pouvoirs publics et les entreprises privées dans la préservation des ressources patrimoniales;
- l'arrimage des multiples interventions de divers acteurs (gouvernements fédéral, provincial et municipal, entreprises privées et communautaires);
- la recherche de partenaires et la négociation d'ententes de partenariat dans un contexte budgétaire difficile.

6. Le concept de mise en valeur

Le concept arrêté pour la mise en valeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine s'appuie sur l'organisation fonctionnelle et spatiale actuelle du lieu, soit un couloir ponctué d'aires à vocation patrimoniale et reliant les deux pôles historiques de Lachine et du Vieux-Montréal. Ce corridor accueille également une variété d'activités linéaires à caractère récréatif (marche, cyclisme, patinage, nautisme...). Le concept définit l'articulation spatiale du lieu de même que la vocation et la hiérarchie des principales aires d'activités, tout en précisant les fonctions, les activités et les infrastructures envisagées.

Le concept proposé s'appuie sur les éléments suivants :

- le mandat et les responsabilités de Parcs Canada;
- l'objectif de commémoration du lieu;
- les potentiels et les contraintes en présence;
- la vision qu'entretient Parcs Canada à l'égard de l'avenir du lieu;
- les orientations établies pour le développement et la gestion du lieu.

Axé sur la mise en valeur du caractère patrimonial du lieu et le développement de pôles intégrateurs, le concept préconisé vise à :

- assurer l'intégrité commémorative du canal de Lachine et de son corridor industriel en offrant aux visiteurs une expérience qui leur permette, d'une part, de découvrir, de connaître et de comprendre la raison d'être et l'histoire du lieu et, d'autre part, d'apprécier les valeurs patrimoniales des ressources culturelles en présence;

- faire de ce corridor patrimonial un attrait culturel et touristique qui soit générateur d'activités économiques tout en contribuant à l'essor urbain de Montréal.

Le concept s'articule autour des axes suivants :

- ***la consolidation des activités linéaires qui permettent aux visiteurs d'accéder aux ressources patrimoniales et aux différents foyers d'intérêt;***
- ***le développement de pôles d'activités et de services autour des secteurs d'intérêt dominant de manière à favoriser l'arrimage entre le canal et la ville;***
- ***l'aménagement de haltes et de carrefours correspondant aux foyers d'intérêt patrimonial et récréatif et aux points d'interface avec la ville qui ne sont pas intégrés aux pôles de développement.***

Les pages qui suivent exposent, pour chacun des trois volets de développement, une série d'interventions préconisées pour concrétiser le concept retenu. Compte tenu des coûts substantiels qu'implique le projet de revitalisation du canal ainsi que des partenariats à mettre en place, les interventions identifiées ici seront réalisées par phase. La phase 1 regroupe les interventions et mesures de gestion pour lesquelles le financement est disponible; il peut s'agir de travaux déjà complétés, de projets en cours d'exécution ou de projets déjà approuvés qui seront réalisés à court ou moyen terme. Les autres interventions préconisées (qui figurent en caractères *italiques*) ne bénéficient pas de financement pour le moment et leur réalisation ne peut être envisagée qu'à moyen ou long terme, si les conditions le permettent.

6.1 La consolidation des activités linéaires

Dans le but d'offrir aux divers types d'usagers qui circulent le long du canal de Lachine une variété d'expériences de découverte ou de récréation, les mesures suivantes seront mises en place au cours de la phase 1 du projet :

- l'amélioration, avec l'aide de partenaires – dont la Ville de Montréal – du réseau de sentiers et de pistes cyclables qui bordent le canal;
- l'installation, le long du canal, d'une signalisation conforme à la nouvelle image de marque de Parcs Canada ainsi qu'au programme d'identité fédérale;
- l'instauration d'une navette touristique terrestre reliant divers secteurs du canal, en cogestion avec des partenaires;
- l'implantation d'une navette maritime permettant d'effectuer des visites ou des déplacements sur le canal, en cogestion avec des partenaires.

À plus long terme, dans une seconde phase de travaux, il est envisagé, sous réserve du financement disponible et d'ententes de collaboration, de poursuivre l'amélioration du réseau de pistes et de sentiers (réaménagement de certains tronçons par suite du déblaiement d'anciens bassins, installations de sécurité, installation, réfection ou remplacement de passerelles, etc.).

6.2 Le développement de pôles d'activités et de services

Les six pôles d'activités et de services proposés (Lachine, Gadbois, Atwater, Saint-Gabriel, bassin Peel, Vieux-Port) visent, d'une part, à exploiter de façon optimale les qualités des lieux déjà existants et, d'autre part, à renforcer les liens fonctionnels entre le canal et la ville.

Lieux de concentration d'éléments d'intérêt le long du corridor du canal en même temps que secteurs de jonction privilégiés entre le canal proprement dit et ses abords, ces pôles d'activités et de services seront dotés d'une vocation à la fois distincte et complémentaire de façon à offrir aux visiteurs une expérience diversifiée tout au long du corridor du canal.

Les **pôles de Lachine** et **du Vieux-Port**, localisés à chacune des extrémités du corridor, sont considérés comme les portes d'entrée au couloir du canal et de ses abords et seront axés prioritairement sur des fonctions d'accueil, d'orientation et d'interprétation (centres d'accueil et d'information, visites guidées, guides de visite...) pour l'ensemble du corridor.

Des services complémentaires (ex. : location d'équipement) et des installations de support pourront également y être offerts en relation avec les ressources patrimoniales *in situ* (ex. : complexe des écluses de Lachine).

Pôle de Lachine

Au cours de la phase 1 du projet, on aura procédé, en collaboration étroite avec les agences et ministères fédéraux associés et la Ville de Montréal, à la réalisation des projets suivants :

- la réfection et la remise en service des écluses;
- l'évocation de l'écluse de 1825;
- la construction et l'aménagement intérieur d'un centre d'accueil, d'orientation et de services;
- l'installation d'éléments extérieurs d'exposition;
- l'aménagement d'une aire de stationnement;
- l'installation de quais d'amarrage.

Il n'est pas prévu de réaliser d'autres travaux dans ce secteur.

Pôle du Vieux-Port

Les terrains situés dans ce secteur relèvent de l'autorité de la Société du Vieux-Port de Montréal, qui a entrepris, ces dernières années, de restaurer les écluses nos 1 et 2 et d'en aménager les abords. Le concept de mise en valeur préconise que l'actuelle maison des éclusiers serve de centre d'accueil et d'orientation pour les visiteurs, que des éléments d'interprétation extérieurs soient installés et qu'un terminus soit aménagé pour les navettes terrestre et maritime. Les discussions devront se poursuivre entre la Société du Vieux-Port de Montréal et Parcs Canada aux fins de conclure une entente à cet effet et, de façon plus générale, d'intégrer harmonieusement ce secteur à l'ensemble du canal rouvert à la navigation.

Au cours d'une prochaine phase de travaux, il est envisagé, sous réserve du financement disponible, de mettre en valeur l'ancien pont pivotant du CN, qui a fait l'objet de travaux de stabilisation il y a quelques années.

Le développement du pôle du bassin Peel sera axé de manière prioritaire sur les activités nautiques et l'appréciation des ouvrages d'art associés à la construction et à l'opération du canal (bassins, biefs, murs, déversoirs, ponts routiers et ferroviaires). Des services complémentaires pourront également y être offerts (marina, quais d'escale, navettes terrestre et maritime, services de restauration...).

Les interventions réalisées ou projetées durant la phase 1 du projet comprennent :

- le déblaiement de l'ancien bassin de retournement (bassin Peel);
- le déblaiement des anciens bassins à farine;
- l'installation d'éléments extérieurs d'interprétation;
- l'installation de quais d'amarrage.

Sous réserve du financement disponible ou d'ententes de collaboration, d'autres interventions significatives sont envisagées lors d'une deuxième phase de mise en valeur, soit :

- *l'aménagement d'une aire d'attente pour les usagers des navettes;*
- *l'implantation, en collaboration avec un ou plusieurs partenaires et préférablement dans un édifice associé à l'histoire du canal, de la future « maison du canal », principal centre d'interprétation et bureau administratif du lieu historique national;*
- *en collaboration avec d'autres agences ou ministères fédéraux, le déblaiement de l'ancien bassin Wellington;*
- *en collaboration avec le CN, la mise en valeur du pont ferroviaire et du poste d'aiguillage;*
- *selon l'option qui sera retenue, l'aménagement, par des partenaires, d'une marina d'escale et d'une marina permanente, avec services de restauration ou l'aménagement d'une place publique.*

Le développement du pôle Saint-Gabriel sera axé prioritairement sur l'interprétation du patrimoine en relation avec l'histoire de l'utilisation de l'énergie hydraulique et de l'industrialisation (équipements d'interprétation, installations de support en relation avec les ressources patrimoniales *in situ*...). Des services complémentaires pourront également y être offerts (accueil terrestre et nautique, vente, restauration...).

Les interventions suivantes ont été ou seront entreprises au cours de la phase 1 du projet avec l'aide de fonds municipaux ou fédéraux :

- la réfection et la remise en service des écluses;
- la construction d'une logette servant de pavillon de services;

- l'installation d'éléments d'interprétation aux abords des écluses;
- l'aménagement, par la Ville de Montréal, d'un parc archéologique sur l'emplacement de la Pointe-des-Seigneurs;
- l'installation de quais d'amarrage.

Sous réserve du financement disponible, les interventions qui suivent pourraient être réalisées dans le cadre d'une phase de travaux subséquente :

- *le déblaiement de l'ancien bassin 4 (Postes Canada);*
- *l'aménagement d'une aire de stationnement;*
- *le déblaiement d'un tronçon de l'ancien canal de 1825 (bassin du Vieux canal).*

Le **développement du pôle Atwater** sera axé prioritairement sur les services et les activités commerciales à partir du marché existant.

Au cours de la première phase, un pavillon de services a été construit par la Ville de Montréal et les liens piétons et cyclables d'accès au canal ont été améliorés dans ce secteur. L'installation d'éléments extérieurs d'interprétation et de quais d'amarrage aura également été réalisée à l'intérieur de la première phase de développement.

Cependant, l'aménagement d'un terminus pour les navettes terrestres et maritimes ne pourra être entrepris que dans une phase subséquente de travaux, sous réserve du financement disponible.

Le **développement du pôle Gadbois** sera axé prioritairement sur la récréation compte tenu des équipements déjà en place (centre récréatif, parc, rampe de mise à l'eau) et des avantages qu'offre le bief 4 pour la pratique d'activités nautiques (7 km de longueur).

En complément, des équipements d'interprétation seront mis en place en relation avec

les ressources patrimoniales *in situ* (ex. : écluse de Côte Saint-Paul).

Parmi les interventions qui auront pris forme au cours de la phase 1 du projet, on note :

- la réfection et la remise en état des écluses de Côte Saint-Paul;
- la construction d'une logette (pavillon de services) attenante aux écluses;
- l'installation d'éléments extérieurs d'interprétation;
- l'amélioration des accès piétons et cyclables au canal;
- l'installation de quais d'amarrage.

Sous réserve d'un financement municipal ou fédéral disponible, la mise en valeur de ce secteur sera complétée par :

- *l'aménagement d'une aire de stationnement destinée aux visiteurs;*
- *la réfection de la rampe de mise à l'eau;*
- *la mise en valeur, par la Ville de Montréal, des vestiges archéologiques du complexe de la Frottingham.*

6.3 L'aménagement de haltes

Trois sites qui, tout en n'étant pas intégrés aux pôles majeurs d'activités et de services, offrent un intérêt particulier au plan patrimonial (**Notre-Dame/LaSalle-Coke**) ou récréatif (**LaSalle, Gauron**), seront mis en valeur à des fins d'interprétation, de détente ou de services, dans le but de faire découvrir et apprécier les ressources en présence. L'aménagement des lieux favorisera l'accès au canal en provenance de la zone urbaine limitrophe; des installations légères (ex. : kiosques d'interprétation, pavillons de services, éléments signalétiques, aires de repos...) viendront en outre appuyer les activités mises en place.

Au cours de la première phase du projet de revitalisation du canal, les travaux porteront essentiellement sur l'installation de quais d'amarrage (haltes Gauron et Notre-Dame/LaSalle-Coke) ainsi que l'aménagement d'une aire d'embarquement pour les usagers des navettes.

À plus long terme, sous réserve de la disponibilité du financement requis, on projette de compléter la mise en valeur des haltes comme suit :

Halte LaSalle

- *réfection et agrandissement du pavillon de services.*

Halte Gauron

- *installation d'éléments d'interprétation extérieurs;*
- *construction d'un pavillon de services.*

Halte Notre-Dame/LaSalle-Coke

- *réfection et aménagement d'un accès public à la grue LaSalle-Coke;*
- *réfection et agrandissement du pavillon de services.*

6.4 L'aménagement de carrefours

Tributaires d'interventions urbaines dans la zone limitrophe au canal, deux carrefours (**des Trinitaires** et **Sir-George-Étienne-Cartier**) sont envisagés comme des lieux privilégiés d'intégration et de lien avec le milieu environnant.

L'aménagement des lieux (infrastructures, services, signalisation...) sera conçu de façon à favoriser un lien physique et une complémentarité des fonctions entre le couloir du canal proprement dit et les sites d'intérêt situés en périphérie.

Les interventions réalisées durant la phase 1 du projet incluent :

- l'aménagement des accès au canal (réalisé en collaboration avec la Ville de Montréal);
- l'amélioration des liens piétons et cyclables (réalisée en collaboration avec la Ville de Montréal);
- l'aménagement d'une halte pour les navettes.

7. Les principes d'aménagement

La mise en oeuvre du projet de mise en valeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine implique, d'une part, la réorganisation physique de certains espaces qui serviront de support aux différentes activités prévues et, d'autre part, l'insertion de nouveaux bâtiments et l'installation de divers équipements, accessoires et éléments de mobilier destinés à assurer la sécurité et le bien-être des usagers. Or, l'ensemble des interventions futures doivent contribuer à la valorisation du caractère patrimonial et urbain du lieu tout en s'inscrivant de façon harmonieuse à l'intérieur du paysage industriel qui caractérise présentement le corridor du canal.

L'établissement de principes directeurs et de critères d'ordre esthétique et organisationnel a pour but d'orienter la définition d'un motif d'aménagement et d'architecture et, ultérieurement, la conception des futures interventions de façon à répondre aux objectifs suivants :

- mettre en évidence l'unicité du caractère maritime et industriel du canal de Lachine de façon à assurer une lecture cohérente de l'ensemble de ce corridor patrimonial;
- mettre en relief le caractère distinctif de chacun des secteurs du canal de Lachine de façon à refléter leur relation avec le paysage urbain environnant.

Ces principes serviront de références pour orienter, d'une part, l'organisation spatiale des différents aménagements prévus (hiérarchisation et traitement des espaces, mode d'implantation des équipements, caractère des plantations, etc.) et pour encadrer, d'autre part, la conception des équipements qui viendront s'inscrire dans le paysage du canal

(volumétrie des bâtiments, forme, matériaux et couleurs des ouvrages et accessoires).

Ces principes guideront autant les interventions de Parcs Canada que les initiatives pilotées par les collaborateurs extérieurs qui pourraient exercer des impacts sur le tissu patrimonial du canal.

7.1 L'identité du corridor patrimonial

Le corridor du canal de Lachine devrait refléter son identité, son image propre, laquelle repose essentiellement sur le *caractère maritime et industriel du lieu*. L'expression de ce caractère apparaît comme une priorité dans le cadre de la mise en valeur de l'identité du canal de Lachine. La préservation des composantes authentiques et significatives de l'histoire maritime et industrielle du canal contribuera à souligner l'identité de ce corridor. Cette identité sera également mise en évidence par le traitement des espaces aménagés et le vocabulaire des nouveaux équipements qui, tout en étant de facture contemporaine, sauront respecter et s'inspirer de « l'esprit du lieu ».

Cette identité s'appuie également sur l'unité qui proviendra de la continuité de la voie navigable et du couloir récréatif parallèle. La continuité visuelle sera renforcée par l'aménagement similaire de certains types d'espaces (sites des écluses), et par l'utilisation répétitive d'éléments de signalisation tirés du programme national d'identification de Parcs Canada, d'éléments architecturaux (logettes, bâtiments de service), d'accessoires et d'éléments de mobilier (garde-corps, lampadaires, bancs, etc.) ainsi que par l'adoption d'une

gamme de matériaux et de couleurs pour l'ensemble du corridor du canal.

7.2 La spécificité des secteurs du canal

Le caractère maritime et industriel des composantes du paysage de même que la continuité visuelle renforcée par certains éléments unificateurs contribueront à marquer l'identité du corridor patrimonial du canal de Lachine comme un ensemble signifiant et cohérent.

Par ailleurs, l'affirmation du caractère spécifique de chacun des secteurs permettra de refléter les particularités des liens qui rattachent le canal aux quartiers riverains et d'assurer l'harmonie du paysage du canal avec le milieu environnant.

De façon générale, le traitement urbain des lieux significatifs tels que les lieux d'entrée, les points de contact urbains et les sites des écluses, contribuera à renforcer l'urbanité de ces lieux et leur relation à la ville. Par ailleurs, l'intensification graduelle du traitement urbain depuis Lachine, à l'ouest du canal, vers le Vieux-Port, à son extrémité est, contribuera à marquer le passage de la banlieue à la ville.

Pour chacun des secteurs du canal, les principes d'intervention se dessinent comme suit :

Le Vieux-Port

- Harmoniser le traitement et le vocabulaire du secteur à ceux des propriétés de la Société du Vieux-Port de Montréal, tout en développant un caractère patrimonial distinct, rattaché au canal.
- Assurer la mise en valeur des terrains vacants en conservant les lignes d'orientation des anciens bassins (Wellington et Peel) lors du développement de ces propriétés.

Pointe-Saint-Charles/Petite-Bourgogne

- Renforcer l'appartenance du canal à la ville en accentuant l'urbanité des espaces d'aménagement.
- Mettre en valeur le site des écluses par un traitement patrimonial et urbain harmonisé au caractère historique des lieux.
- Structurer les points d'aboutissement des rues au canal en lieux urbains attractifs comme signal de la présence du canal et comme espaces ouverts sur le quartier.
- Harmoniser les nouvelles insertions au bâti limitrophe quant au mode d'implantation, à la hauteur des bâtiments et aux matériaux.

Saint-Henri/Côte Saint-Paul

- Marquer la transition de la ville au village industriel par une gradation de l'urbain au champêtre, d'est en ouest.
- Mettre en valeur le site des écluses par un traitement patrimonial et urbain de l'îlot, harmonisé au caractère historique des lieux.
- Structurer les points d'aboutissement des rues au canal en lieux urbains attractifs comme signal de la présence du canal et comme espaces ouverts sur le quartier.

Saint-Pierre/LaSalle

- Maintenir le caractère champêtre du corridor en concordance avec le thème de la banlieue industrielle.
- Améliorer et renforcer le signal des lieux d'entrée au canal.
- Respecter l'orientation oblique du parcellaire lors de nouvelles insertions bâties.

Rockfield

- Maintenir le caractère champêtre du corridor.

- Marquer la transition vers le noyau villageois de Lachine par un traitement urbain graduel.

Lachine

- Maintenir l'ambiance de parc des jetées en accord avec le caractère villageois du Vieux-Lachine et la présence marquée du fleuve et du lac Saint-Louis.
- Mettre en valeur le site des écluses par un traitement patrimonial et urbain du secteur.

8. Résumé de l'évaluation environnementale

8.1 Contexte

Le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine a fait l'objet d'un examen environnemental stratégique en vertu du « *Processus d'évaluation environnementale des projets de politiques et de programmes* » qui découle d'une directive du cabinet. Ce processus fédéral d'évaluation environnementale est un mécanisme d'auto-évaluation utilisé par les ministères et organismes fédéraux pour déterminer, évaluer et atténuer, à un niveau général, les répercussions sur l'environnement des aménagements et des activités qu'ils projettent. En vertu de la directive nationale de gestion 2.4.2 de Parcs Canada sur l'évaluation des impacts, la portée de ces évaluations environnementales est étendue aux ressources culturelles de manière à regrouper tous les éléments d'évaluation dans un seul rapport. L'évaluation environnementale de ce plan directeur est présentée dans un document distinct intitulé « *Évaluation environnementale stratégique du plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine* » et un résumé en est présenté ci-dessous.

8.2 Approche méthodologique

L'approche adoptée pour l'évaluation du plan directeur s'effectue en plusieurs étapes. Les orientations présentées dans le plan sont d'abord examinées pour vérifier leur conformité avec le mandat et les politiques de Parcs Canada. Par la suite, les aménagements et les activités qu'implique la mise en valeur du lieu historique sont examinés de manière à faire ressortir les sources de

stress. Les impacts identifiés sont par la suite caractérisés en fonction de durée (impact temporaire ou permanent) et d'intensité (impact nul, faible, atténué ou non, inconnu). Des mesures générales visant à amoindrir les impacts négatifs anticipés sont ensuite définies.

8.3 Portée de l'évaluation environnementale

Cette évaluation environnementale est fondée sur la documentation existante ainsi que sur les avis de divers spécialistes de la gestion des ressources naturelles et culturelles. Les ressources biophysiques (sol, air, eau, végétation et faune) et les ressources culturelles (paysages culturels, patrimoine bâti et ressources archéologiques) sont considérées. Toutefois, l'examen des impacts cumulatifs se limite pour sa part aux éléments valorisés du milieu.

8.4 Conformité des orientations stratégiques du plan directeur

Les aménagements et les activités proposés dans le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine ne compromettent pas l'intégrité commémorative ni la connaissance et l'appréciation du patrimoine. Au contraire, ils fournissent dans l'ensemble un appui à ces composantes du mandat de Parcs Canada. Seulement quelques énoncés représentent une possibilité de conflit avec la préservation de l'intégrité commémorative ainsi qu'avec la connaissance et l'appréciation du patrimoine tant culturel que naturel.

8.5 Identification des sources d'impacts et évaluation des préoccupations

Les aménagements et les activités qu'implique la mise en valeur du canal de Lachine sont susceptibles d'affecter la valeur intrinsèque des ressources, tant culturelles que naturelles. L'analyse des répercussions négatives des aménagements et des activités doit considérer l'étendue et l'intensité des impacts ainsi que la permanence de leurs effets. Elle est faite en tenant compte que les travaux concernés seront réalisés en conformité avec les pratiques appropriées et les énoncés de préservation de l'intégrité des ressources.

L'analyse a fait ressortir que les impacts appréhendés sur les ressources naturelles, à l'exception de la qualité de l'eau et du bruit, sont dans l'ensemble peu préoccupants. Les impacts appréhendés sur les ressources culturelles apparaissent par ailleurs préoccupants, mais ils peuvent être atténués.

Mis à part les impacts négatifs pouvant être occasionnés par les différents aménagements envisagés dans le plan directeur, les principaux enjeux environnementaux portent essentiellement sur la qualité de l'eau du canal, la remise en suspension des sédiments contaminés et la préservation de l'intégrité commémorative du lieu.

Les activités de construction liées à la réouverture du canal à la navigation de transit pourraient impliquer des impacts sur la qualité de l'eau et la gestion des terrains contaminés riverains. Par ailleurs, l'utilisation du canal à des fins de navigation de transit ne devrait pas constituer en soi une source importante de contamination de l'eau, en autant que les effluents sanitaires des bateaux ne soient pas rejetés dans le canal et que des mesures particulières

soient prises pour l'approvisionnement en carburant.

Par ailleurs, Parcs Canada est d'avis que certaines activités d'entretien, de réfection et d'aménagement liées à la réouverture du canal à la navigation de transit, pourraient constituer une exposition directe aux sédiments contaminés et nécessiter des mesures de décontamination ponctuelles. De plus, les sédiments pourraient être remis en suspension et être charriés en aval, affectant ainsi l'écosystème fluvial. Dans ce contexte, Parcs Canada s'engage à prendre les mesures appropriées – pouvant aller jusqu'à la fermeture du canal – afin de ne pas compromettre la santé des utilisateurs et des travailleurs de même que celle de l'écosystème.

Les activités liées à la réouverture du canal de Lachine à la navigation de transit ainsi qu'à plusieurs aménagements proposés dans le plan directeur impliquent des excavations, que ce soit pour restaurer des ouvrages ou élargir certains bassins qui ont fait l'objet de remblayage ou encore pour construire des fondations. Il est possible que des sites contaminés soient mis au jour et qu'ils représentent des risques pour l'environnement et la santé humaine.

D'autres enjeux concernent plus précisément la préservation et la mise en valeur des éléments du patrimoine associés directement à la canalisation, afin que les utilisateurs puissent en bénéficier sans en altérer la valeur et l'importance, ainsi que la préservation et la mise en valeur des composantes industrielles et des ressources reliées à l'énergie hydraulique. Les interventions rattachées à l'aménagement du canal et de ses berges à des fins d'utilisation nautique et riveraine devront être réalisées de façon à ne pas causer de préjudices aux éléments culturels d'intérêt.

8.6 Impacts cumulatifs

Certaines composantes du projet de réouverture du canal à la navigation de transit auront éventuellement un effet sur la qualité de l'eau lors de la réalisation des travaux d'aménagement. En effet, des sédiments contaminés sont susceptibles d'être remis en suspension lors des travaux de dragage qui pourraient être réalisés en plusieurs endroits simultanément. Dans une telle situation, une gestion de la qualité de l'eau devra être effectuée pour s'assurer que la partie aval ne soit pas affectée.

Pour leur part, les déversements dans le canal des émissaires et des trop-pleins des égouts collecteurs engendrent un impact additionnel sur la qualité de l'eau qui alimente le canal, celle-ci ayant déjà été altérée lors de son séjour dans le fleuve. Cet impact cumulatif que la qualité de l'eau subit dans le canal est toutefois temporaire.

L'effet additif des activités de construction entraînera vraisemblablement un impact cumulatif au niveau du bruit. En effet, les activités liées à la réouverture du canal de Lachine à la navigation de transit ainsi qu'à plusieurs aménagements proposés dans le plan directeur impliquent qu'il y aura une augmentation notable des niveaux sonores en période de construction.

Les effets combinés du temps, des travaux de restauration et d'aménagement successifs ainsi que la fréquentation du lieu par un nombre croissant de visiteurs constituent des facteurs de stress considérables sur des ressources culturelles, somme toute fragiles et non renouvelables. Sans une approche respectueuse du tissu patrimonial et un contrôle du développement des infrastructures d'accueil et de visite, la conservation des caractéristiques essentielles du lieu historique national pourrait s'en trouver menacée.

8.7 Stratégies d'atténuation

Pour contrer les effets négatifs probables qui concernent tout particulièrement la proposition de rouvrir le canal à la navigation de transit, les stratégies suivantes ont été ou devront être appliquées pour atténuer les impacts sur les ressources biophysiques.

Un programme de surveillance a été mis en place pour déterminer la qualité et la fréquence des rejets et pour détecter s'il y a lieu les rejets illicites. Les différents organismes concernés sont impliqués dans ce suivi. Des mesures de correction ont déjà été ou seront appliquées.

En matière de gestion des sédiments contaminés, une gestion particulière de ce matériel sera faite en phase de construction de manière à minimiser les risques pour la santé publique et pour l'environnement. Un exercice d'optimisation sera mené préalablement à la production de plans et devis.

Les mesures de gestion des sols contaminés seront fonction du risque qu'ils représentent et elles s'appuieront sur la politique provinciale de gestion des sites contaminés.

Dans le cadre de la mise en valeur des ressources patrimoniales, toutes les interventions pouvant affecter le paysage culturel et le patrimoine bâti devront faire l'objet de la consultation et du suivi professionnels et techniques appropriés. De façon générale, la protection des ressources culturelles aura préséance sur toute autre intervention.

8.8 Conclusion

Les résultats de cette évaluation environnementale nous amènent à conclure que, sur la base des renseignements disponibles, le concept de mise en valeur retenu pour ce site est acceptable, tant sur le plan environnemental que patrimonial. Dans l'ensemble, les

orientations stratégiques qui y sont présentées appuient le mandat et les politiques de gestion de Parcs Canada.

À ce niveau stratégique, les préoccupations environnementales soulevées par la mise en valeur du canal de Lachine touchent la qualité de l'eau, la gestion des sols et sédiments contaminés et ses effets potentiels sur la santé du public et des travailleurs, la remise en suspension des sédiments résultant de l'exploitation du canal (navigation et opération des écluses), le bruit et, enfin, les effets sur l'intégrité commémorative du canal. Ces préoccupations sont principalement reliées à la réouverture du canal à la navigation de transit.

Sur le plan environnemental, le principal enjeu est lié aux risques de remise en suspension des sédiments. La Commission conjointe d'évaluation environnementale du projet de décontamination du canal de Lachine indiquait, dans son rapport, qu'il faudrait évaluer les risques engendrés par la remise en suspension des sédiments. Elle était également d'avis que si les risques étaient acceptables, l'option de la non-intervention demeurerait valable. Les résultats d'une étude des risques (Tecsult, 1997) effectuée par modélisations, tout

comme ceux obtenus lors de tests *in situ* réalisés en 1998 ainsi qu'en 2001, indiquent que le rétablissement de la navigation de transit ne comporte pas de risques réels de remise en suspension des sédiments découlant de la navigation motorisée et de l'opération des écluses, sous des conditions normales de navigation. En 2002, Parcs Canada, en collaboration avec Environnement Canada, a mis en place un programme de suivi environnemental pour la saison de navigation couplé à un plan d'intervention en cas de remobilisation des sédiments du canal de Lachine.

Les impacts potentiels négatifs les plus préoccupants peuvent être atténués par l'application de mesures techniques connues et d'autres moyens qui ont prouvé leur efficacité dans le passé. Des évaluations environnementales plus approfondies des projets devront être faites à une étape ultérieure de planification, alors que suffisamment de détails quant à leur réalisation seront connus. Une évaluation environnementale plus développée pour les diverses composantes du plan directeur, notamment celles essentielles à la réouverture du canal à la navigation a d'ailleurs été effectuée conformément aux dispositions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Conclusion

Le lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine est un élément exceptionnel du patrimoine canadien. À ce titre, sa protection et sa mise en valeur sont devenues, depuis quelques décennies, la responsabilité de l'agence Parcs Canada. Pour accomplir cette mission, notre organisme s'appuie sur deux documents clés : l'énoncé d'intégrité commémorative du lieu ainsi que le plan directeur.

En vertu de ces documents, Parcs Canada et ses partenaires s'engagent à préserver pour les Canadiens d'aujourd'hui et de demain un lieu-témoin exceptionnel de notre patrimoine collectif, à mettre en valeur l'importance historique nationale de ce lieu et, enfin, à faire respecter les valeurs patrimoniales identifiées par l'ensemble des acteurs associés au développement.

La mise en valeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine est un projet d'envergure amorcé il y a maintenant trois décennies et qui devrait se poursuivre pendant encore plusieurs années. Pour Parcs Canada, cette mise en valeur prendra tout aussi bien la forme de programmes d'interprétation personnalisés et non personnalisés que celle d'outils de communication destinés à rejoindre l'ensemble des Canadiens. Cela dit, la réalisation des étapes subséquentes de ce projet, notamment la mise sur pied des activités à caractère nautique et récréatif, sera subordonnée au développement de partenariats solides et à l'obtention de fonds appropriés.

De fait, la mise en oeuvre des orientations et des mesures décrites dans ce plan directeur sera tributaire de la disponibilité des ressources financières requises. L'approbation donnée à ce plan directeur n'entraîne par

ailleurs d'aucune façon l'allocation automatique des crédits nécessaires à l'exécution de tous les travaux envisagés. Compte tenu que les coûts impliqués sont substantiels et qu'il y a présentement pénurie de ressources, le parachèvement de l'ensemble des orientations du plan s'échelonnera sur plusieurs années et les travaux ne seront entrepris que lorsque leur financement sera acquis ou que des ententes de collaboration en permettront la réalisation.

Le plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine sera révisé d'ici 5 ans, ainsi que le prévoit la Loi créant l'Agence Parcs Canada. Entre-temps, le public intéressé pourra consulter le Rapport sur l'état des aires patrimoniales protégées, publié tous les deux ans, pour connaître l'état du lieu au regard des mesures prises pour en assurer l'intégrité commémorative.

La reconnaissance de l'importance patrimoniale du corridor du canal de Lachine et de la valeur culturelle et économique que représentent la conservation et la mise en valeur des principaux éléments qui ont façonné le paysage maritime et industriel du secteur, de même que la volonté commune des principaux décideurs de participer à la revitalisation urbaine de ce secteur, voilà autant de facteurs qui permettent d'envisager la poursuite de ce projet d'envergure.

À l'aube du XXI^e siècle, le corridor du canal de Lachine sera animé d'un nouveau souffle. Pendant que Parcs Canada et ses partenaires du gouvernement canadien travailleront à la protection et à la mise en valeur de l'histoire et du riche patrimoine du canal, la ville de Montréal et de nombreux acteurs des secteurs public, privé et communautaire s'ingénieront à faire de ce site urbain un pôle de

développement unique. Tout comme le transport maritime et l'industrie manufacturière ont joué un rôle de moteur économique dans le passé, le patrimoine industriel du canal de Lachine est appelé à jouer un rôle de catalyseur et à constituer la pierre angulaire d'un développement urbain unique au Canada, voire même en Amérique du Nord. Le respect du caractère du lieu et la recherche d'une dynamique renouvelée entre le canal et ses abords permettront ainsi de réaliser *l'harmonisation d'un musée de site et d'un milieu de vie.*

Remerciements

La mise à jour du plan directeur du lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine résulte de l'effort concerté de nombreux intervenants. De fait, les avis fournis par le personnel de Parcs Canada oeuvrant à l'Unité de gestion de l'Ouest du Québec, au Centre de services du Québec et au Bureau national, les études effectuées par des professionnels du secteur privé, les points de vue qui nous ont été exprimés par les représentants de différents ministères des gouvernements fédéral et provincial concernés par le projet de même que par les représentants municipaux et par des organismes et des citoyens intéressés au devenir du lieu, sont autant d'outils de réflexion et de sources d'inspiration qui ont contribué à l'élaboration du plan.

Des remerciements particuliers vont aux membres de l'équipe multidisciplinaire de gestionnaires et de professionnels qui ont contribué plus étroitement au projet en fonction de leur champ de responsabilité et d'expertise : mesdames Solange Dion, Gisèle Piédalue, Lise Cyr et Annette Viel, et messieurs Luc Bérard, Roger Brassard, Yvon Desloges, Pierre Parent, Denis Veillette. Un chaleureux merci également à mesdames Claire Beaudoin et Christiane Hébert, et à monsieur François Trudeau, responsables de la révision des textes, de l'édition et de la présentation graphique du document.

Enfin, une pensée toute spéciale est destinée à Antoine Cloutier qui n'est plus, mais qui a inspiré et piloté avec enthousiasme le projet du canal de Lachine durant plusieurs années ainsi qu'à Lyne Bernier-Morel, planificatrice, qui a consacré le meilleur de ses énergies et de son talent à l'exercice de révision du plan directeur.

Claude-Armand Piché
Directeur du projet de revitalisation
du canal de Lachine

Bibliographie

PLANIFICATION / AMÉNAGEMENT

BÉLISLE, J., G. PROULX, *Bureau d'évaluation des édifices fédéraux du patrimoine, rapports 90-18 à 90-23 : les ateliers du canal de Lachine*, 1992, 58 pages.

BLAND, LEMOYNE, SHINE ET LACROIX, *Canal de Lachine, motif architectural*, 1977, 201 pages.

BODSON, G., H. CHANTAL, *Le canal de Lachine, Zonage et principes d'aménagement de ses abords*, Préliminaire, Ville de Montréal, Service de l'urbanisme, juin 1995, 41 pages.

DIMENSION ENVIRONNEMENT LTÉE, *Canal de Lachine, concept d'interprétation*, 1978.

ENVIRONNEMENT CANADA, *Ligne directrice de gestion 5.4.1, désignation et avenir des ponts historiques*, 1981.

GAGNÉ, F., F. RIOUX, *Étude des caractéristiques urbaines et architecturales des abords du canal Lachine*, 1990, 79 pages.

HÉROUX, J., S. MORIN, D. TREMPE, Université McGill, *Plan de mise en valeur de la piste polyvalente du canal de Lachine*, projet interuniversitaire, Développement touristique durable, 1995.

LE GROUPE CDFK, Consultants en urbanisme, *Le marché Atwater et ses abords : tourisme durable et stratégies de développement*, pour la Corporation des Marchés Publics de Montréal et RESO, Montréal, mars 1995, 71 pages.

PARCS CANADA, *Le canal de Lachine, Esquisse de réaménagement*, Ottawa, bilingue, 1978, 40 pages.

PARCS CANADA, Service de la planification, *Plan directeur, Canal de Lachine*, 1979, 57 pages.

PARCS CANADA, Service de la planification, *Thèmes et objectifs, les Canaux du Saint-Laurent*, 1980, 14 pages.

PARCS CANADA, Service de la planification, *Orientation thématique, Les Canaux historiques du Québec*, 1981, 14 pages et graphiques.

PARCS CANADA, *L'avenir du lieu historique national du Canal-de-Lachine*, Document de consultation publique, décembre 1996, 61 pages.

PELLETIER, J.P. ET ASSOCIÉS INC., *Étude d'aménagement, aire du Pont Huit, canal de Lachine*, 1983, 41 pages.

PRUD'HOMME, C., **Analyse du paysage du canal de Lachine**, pour Travaux publics Canada et Parcs Canada, région du Québec, 1995, 110 pages.

SOCIÉTÉ LA HAIE-OUELLET, **Programmation, parc du canal de Lachine**, pour la Société du Vieux-Port de Montréal, 1984, 80 pages.

URBECO, Planning Consultants, Urban Revitalization through tourism : **Industrial Heritage and the Lachine Canal Corridor**, Final Report submitted to : l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, McGill University, School of Urban Planning, juin 1994, 33 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, Service de l'habitation et du développement urbain, **Le plan des abords du Canal de Lachine**, octobre 1991, 123 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, **Plan directeur, arrondissement du Sud-Ouest, Plan d'urbanisme**, juin 1992, 65 pages et cartes.

FRÉQUENTATION / UTILISATION / CLIENTÈLE

DION, S., Parcs Canada, **Étude sur les visiteurs et leurs besoins, canal de Lachine**, rapport de recherche, 1984, 89 pages.

ÉCART-TYPE, **Étude de la clientèle actuelle du Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1993, 29 pages et annexes.

LA HAYE, J.-C. ET ASSOCIÉS, **Le canal de Lachine et la navigation de plaisance dans la région de Montréal**, pour Parcs Canada, novembre 1977, 57 pages et annexes.

LE GROUPE CONSEIL COOPERS ET LYBRAND, **Évaluation de la clientèle potentielle du canal de Lachine**, pour la société du Vieux-Port de Montréal et Parcs Canada, décembre 1985, 58 pages et annexes.

PLANI-CITÉ, **Étude de potentiel, Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, décembre 1991, 41 pages et annexes.

SODEM, Recherche et développement, **Estimation de l'achalandage et analyse des habitudes de fréquentation des cyclistes au Vieux-Port de Montréal et sur la rue de la Commune**, pour la Société du Vieux-Port de Montréal, novembre 1992, 30 pages et annexes.

ZINS, BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS, **Évaluation du potentiel de marché pour la navigation de plaisance sur le canal de Lachine**, Rapport final, pour Parcs Canada, mai 1995, pagination multiple.

ZINS, BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS, **Canal de Lachine : estimation du potentiel de marché exclusif de deux concepts de développement et évaluation et analyse du marché récréatif**, Rapport final, pour Parcs Canada, novembre 1995.

HISTOIRE / PATRIMOINE

ARCHEMI, *Inventaire et évaluation des ressources culturelles, Canal de Lachine*, Québec, Parcs Canada, 1995, 3 vol.

ATELIER DE RECHERCHES URBAINES ET APPLIQUÉES INC., Blouin, Faucher, Brodeur, Gauthier, architectes, Nicolet, Chartrand, Knoll, D.R.S. (Devoncore), *Étude de Faisabilité du redéveloppement du Complexe industriel de la Redpath Sugar*, Rapport final - Volet 1, pour la Société de développement industriel de Montréal, décembre 1995, 110 pages.

BÉLISLE, J., *Étude sur la raffinerie de sucre Redpath : étude historique et architecturale*, Ville de Montréal et Ministère des Affaires culturelles, 1991, 2 vol.

BLOUIN, FAUCHER, AUBERTIN, BRODEUR, GAUTHIER, PLANTE, ARCH., *Le canal de Lachine et ses abords*, pour le ministère des Affaires culturelles du Québec et la Ville de Montréal, dans le cadre de l'entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et du patrimoine montréalais, décembre 1991, pagination multiple.

CARTILLIER, École d'architecture de Lyon, *Un Écomusée à Montréal : un centre d'interprétation pour les écluses du canal de Lachine*, 1993, 56 pages.

CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE, *Regards sur un paysage industriel, Le canal de Lachine*, 1992, 43 pages.

CONTANT, I., Parcs Canada, *Évolution du trafic du canal de Lachine de 1825 à 1873*, 1983, dossier manuscrit.

DESLOGES, Y., L. B.-MOREL, C. PICHÉ, G. PIÉDALUE, *Le canal de Lachine et ses usines : Témoins de l'industrialisation canadienne*, Rapport préparé pour la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Québec, Parcs Canada, 1996, 118 pages.

ESPESET, H., Parcs Canada, *Canal de Lachine, dossiers structuraux*, 1978-1979, 5 vol.

ESPESET, H., Parcs Canada, *L'histoire des canaux du Québec, bilan et perspectives*, 1984, 36 pages.

LAFRENIÈRE, N., Parcs Canada, *La canalisation du Saint-Laurent, deux siècles de travaux, 1779-1959*, 1983, 62 pages.

LAFRENIÈRE, N., Parcs Canada, *Évolution du trafic sur le canal de Lachine et les canaux du Saint-Laurent de 1870 à 1920*, Québec, 1985.

LEUNG, F.L., D. MCCONNELL et J.-C. PARENT, *Manufacturing Locations in Canada : The Identification and Evaluation of Significant Multiple-Industry Manufacturing Complexes / Les emplacements manufacturiers au Canada : L'identification et l'évaluation des plus importants complexes manufacturiers comportant plusieurs industries*, rapport préparé pour la Commission des Lieux et Monuments historiques du Canada, novembre 1990.

MCNALLY, L., Parcs Canada, ***Water Power on the Lachine Canal, 1846-1900***, Ottawa, 1982.

PARCS CANADA, ***Canal de Lachine, Atlas historique***, septembre 1983, 75 pages.

PARCS CANADA, ***Énoncé d'intégrité commémorative, Lieu historique national du Canal-de-Lachine***, Québec, janvier 1997, document inédit, 52 pages et annexes.

SÉVIGNY, A., Parcs Canada, ***L'urbanisation dans le corridor du canal de Lachine dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle***, Québec, 1986.

VILLE DE MONTRÉAL, ***La remise en valeur des abords du canal de Lachine, Projet de commémoration et de développement***, décembre 1992, document inédit, 32 pages et annexes.

WILLIS, J., Environnement Canada, Service des parcs, ***The process of Hydraulic Industrialization on the Lachine Canal, 1840-1880 : Origins, Rise and Fall***, 1987.

GÉNIE ET ARCHITECTURE

B.B.L. INC., ***Les ponts du CN traversant le Canal de Lachine***, pour Parcs Canada, novembre 1977, 34 pages et annexes.

B.B.L. INC., ***Réouverture du Canal de Lachine dans le port de Montréal***, novembre 1977, 71 pages et annexes.

B.B.L. INC., ***Étude ferroviaire sur le Canal de Lachine***, janvier 1978, 2 vol.

B.B.L. INC., ***Étude des niveaux d'eau permmissibles dans le canal de Lachine***, décembre 1978, non paginé.

ENVIRONNEMENT

ARECO INC., Groupe conseil ADAMAS, ***Caractérisation des abords du canal de Lachine par la méthode électromagnétique***, Montréal, août 1992.

BUREAU D'ÉTUDES ARCHER INC., ***Canal Lachine, Évaluation de l'état des ouvrages du canal et estimation des coûts d'interventions***, pour Travaux publics Canada et Parcs Canada, septembre 1995.

D'ARAGON, DESBIENS, HALDE ASSOCIÉS LTÉE, Rapport, ***Caractérisation environnementale complémentaire et concept de restauration, Site de l'Ancienne usine Stelco (Notre-Dame Works), Canal de Lachine***, Montréal, pour Travaux publics Canada, mars 1993, 113 pages et cartes.

D'ARAGON, DESBIENS, HALDE ASSOCIÉS LTÉE, **Rapport, Modélisation hydrogéologique, Site de l'ancienne usine Stelco (Notre-Dame Works), Canal de Lachine**, Montréal, avril 1993, 19 pages et annexes.

DESSAU ENVIRONNEMENT LTÉE, **Rapport d'évaluation environnementale du projet de décontamination du canal de Lachine**, pour la Société du Vieux-Port de Montréal Inc., vol. 3 : **Aménagement de la portion du canal de Lachine sous la juridiction du Vieux-Port de Montréal**, octobre 1993, 57 pages et cartes.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Inventaire et analyse biophysique concernant le Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1977, pagination multiple.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Étude des sédiments du Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1978, pagination multiple.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Étude pour la dépollution du Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1984, pagination multiple.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Stabilisation des boues au fond du Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1984.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Démonstration de transfert et fixation de sédiments contaminés in situ - Bassin Wellington, Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1986.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Contraintes de réalisation du projet de restauration des fonds contaminés du bassin et du Canal de Lachine**, pour Parcs Canada, 1986, 54 pages.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Restauration des fonds contaminés du canal et du bassin de Lachine**, pour Parcs Canada, 1986, pagination multiple.

MARSAN, A., ET ASSOCIÉS INC., **Résultats des essais en laboratoire sur la performance de nouvelles membranes de géotextile**, pour Parcs Canada, 1987, pagination multiple.

TECSULT ET ROCHE, **Évaluation environnementale, Projet de décontamination du canal de Lachine**, pour Parcs Canada et la Société du Vieux-Port de Montréal Inc., septembre 1993, 2 vol.

TECSULT ET ROCHE, **Évaluation environnementale, Projet de décontamination du canal de Lachine, Résumé**, pour Parcs Canada et la Société du Vieux-Port de Montréal Inc., 1993, 41 pages et cartes.

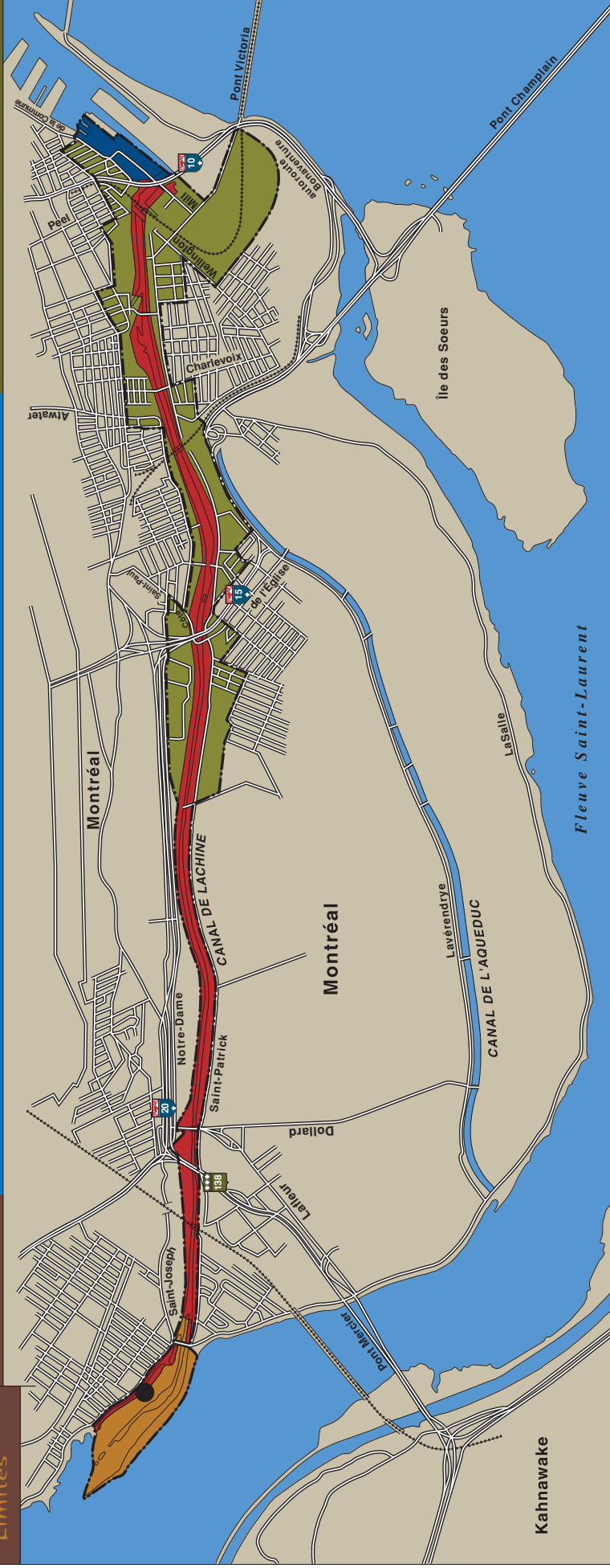
ZINS BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS, **Étude sur les perceptions de la population de Montréal à l'égard du projet de décontamination du canal de Lachine**, février 1992, 49 pages et annexe.

© Sa Majesté la reine du chef du Canada,
représentée par le directeur général de
Parcs Canada, 2004
N° de cat. : R64-105/23-2004F
ISBN : 0-662-76995-3
This publication is also available in English

LIU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE

Plan directeur

Limites



● Lieu historique national du Canada du Commerce-de-la-Fourrure-à-Lachine

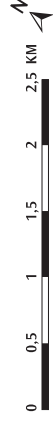
--- Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine

■ Parc Canada

■ Société du Vieux-Port de Montréal

■ Ville de Montréal et gouvernement du Québec

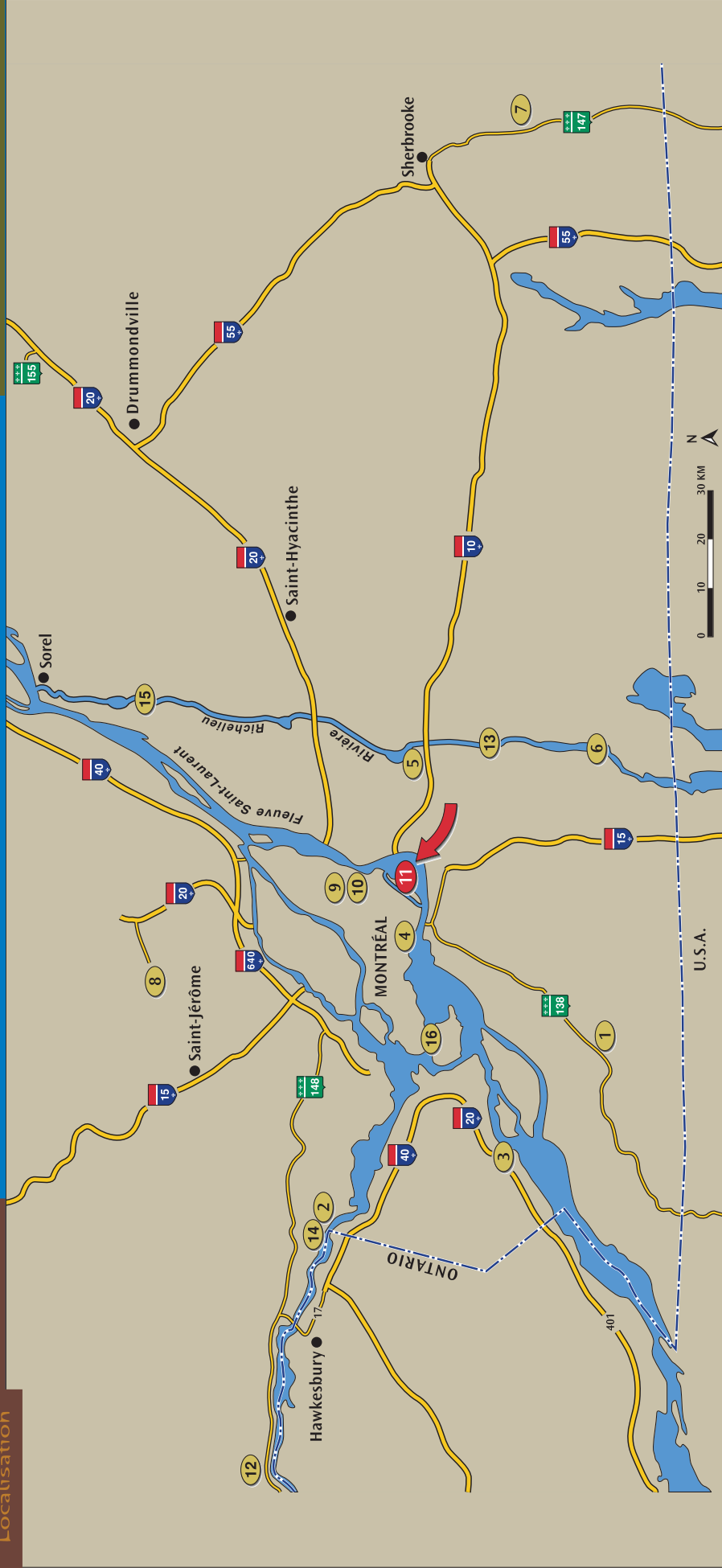
■ Ville de Montréal, secteur public et secteur privé



LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE

Plan directeur

Localisation



Lieux historiques nationaux

1. Bataille-de-la-Châteauguay
2. Caserne-de-Carillon
3. Coteau-du-Lac
4. Commerce-de-la-Fourrière-à-Lachine
5. Fort-Chambly
6. Fort-Lennox

Canaux historiques

7. Louis-S.-St-Laurent
8. Sir-Wilfrid-Laurier
9. Sir-George-Étienne-Cartier
10. Louis-Joseph-Papineau
11. Canal-de-Lachine
12. Manoir-Papineau
13. Canal de Chambly
14. Canal de Carillon
15. Canal de Saint-Ours
16. Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue

LACHINE

Secteur 7

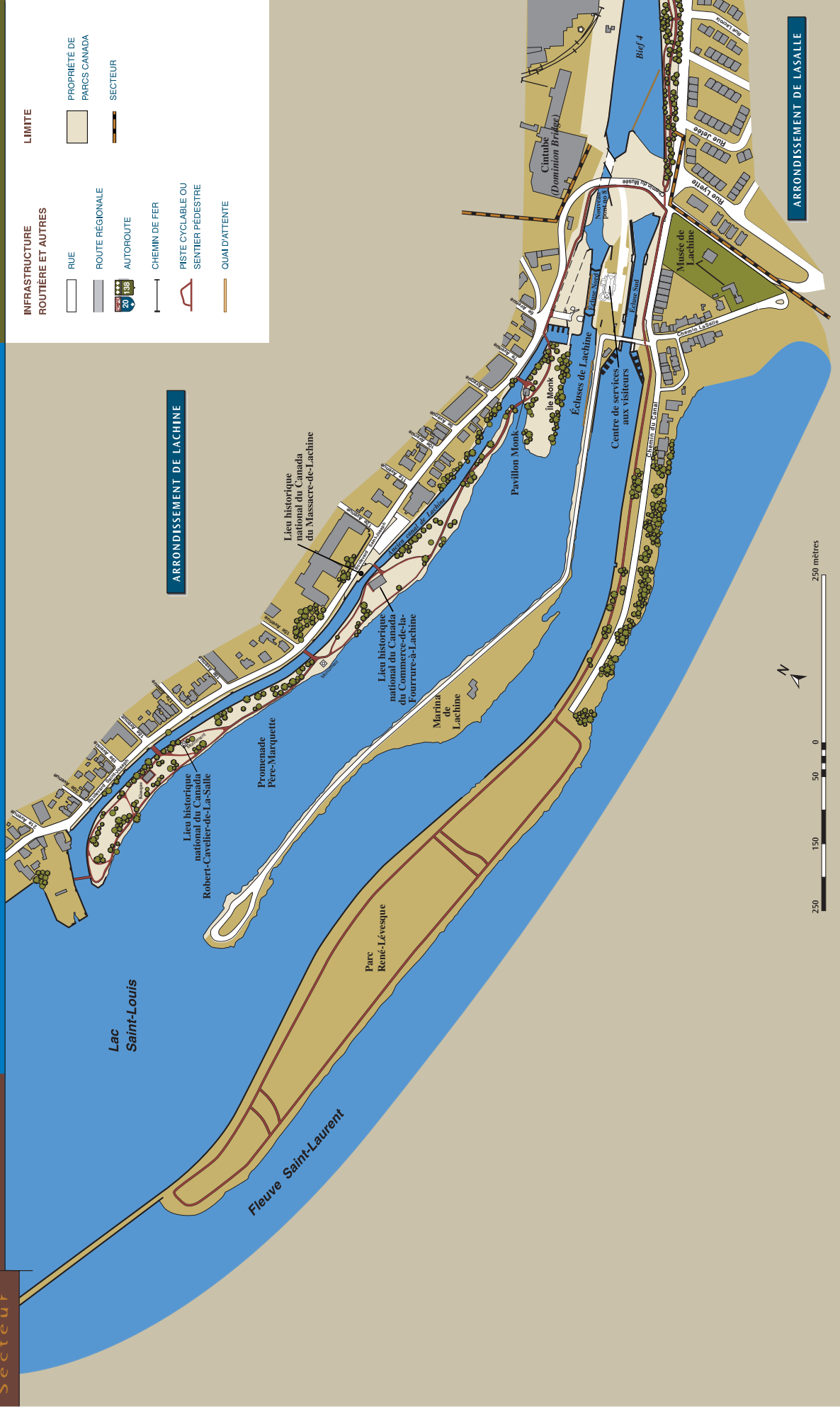
Plan directeur

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES

- RUE
- ROUTE RÉGIONALE
- AUTOROUTE
- CHEMIN DE FER
- PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE
- QUAI D'ATTENTE

LIMITE

- PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
- SECTEUR



ARRONDISSEMENT DE LACHINE

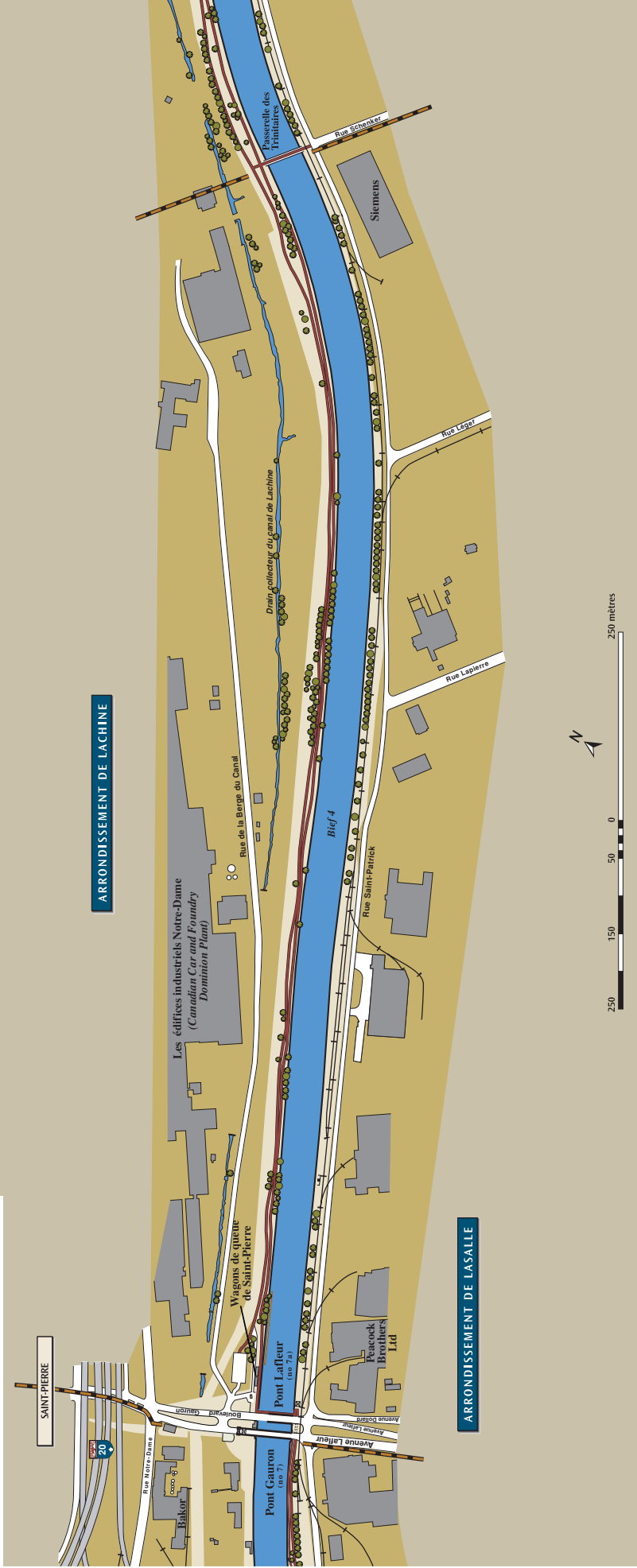


ARRONDISSEMENT DE LASALLE

- INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES**
- RUE
 - ROUTE RÉGIONALE
 - AUTOROUTE
 - CHEMIN DE FER
 - PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE
 - QUAI D'ATTENTE
- LIMITÉ**
- PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
 - SECTEUR

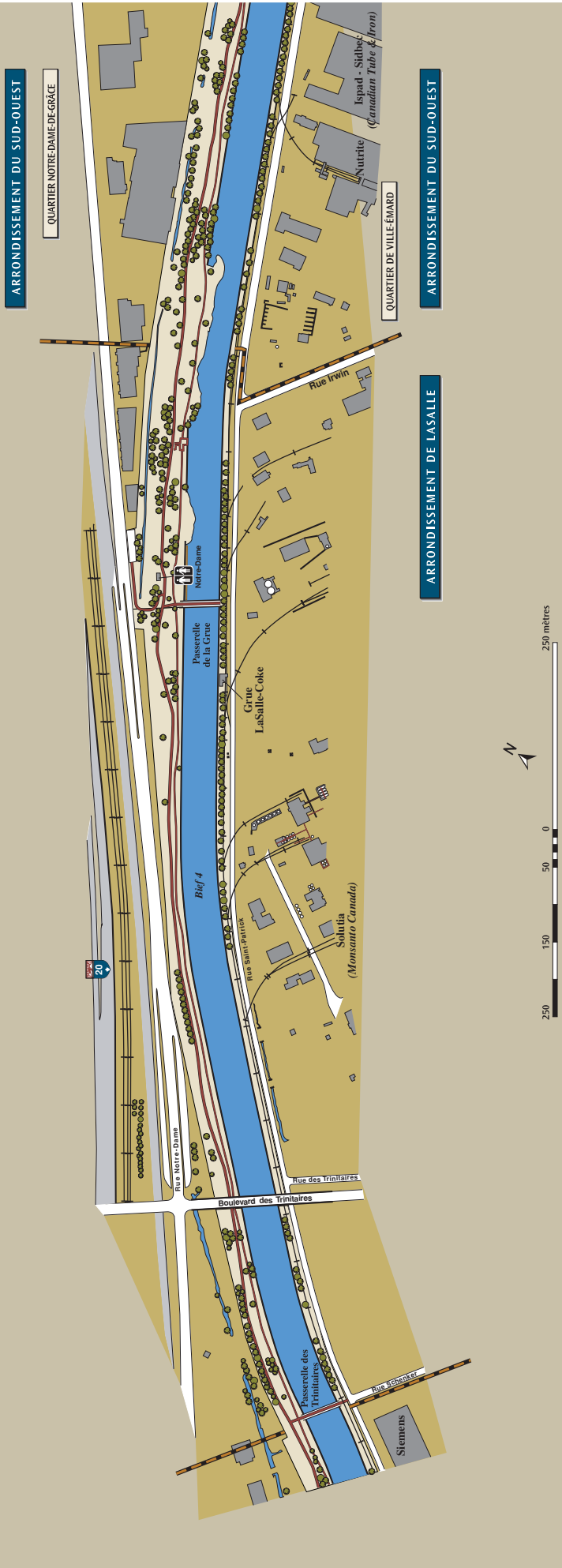


INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES	LIMITES
RUE	PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
ROUTE RÉGIONALE	SECTEUR
AUTOROUTE	
CHEMIN DE FER	
PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE	
QUAD D'ATTENTE	



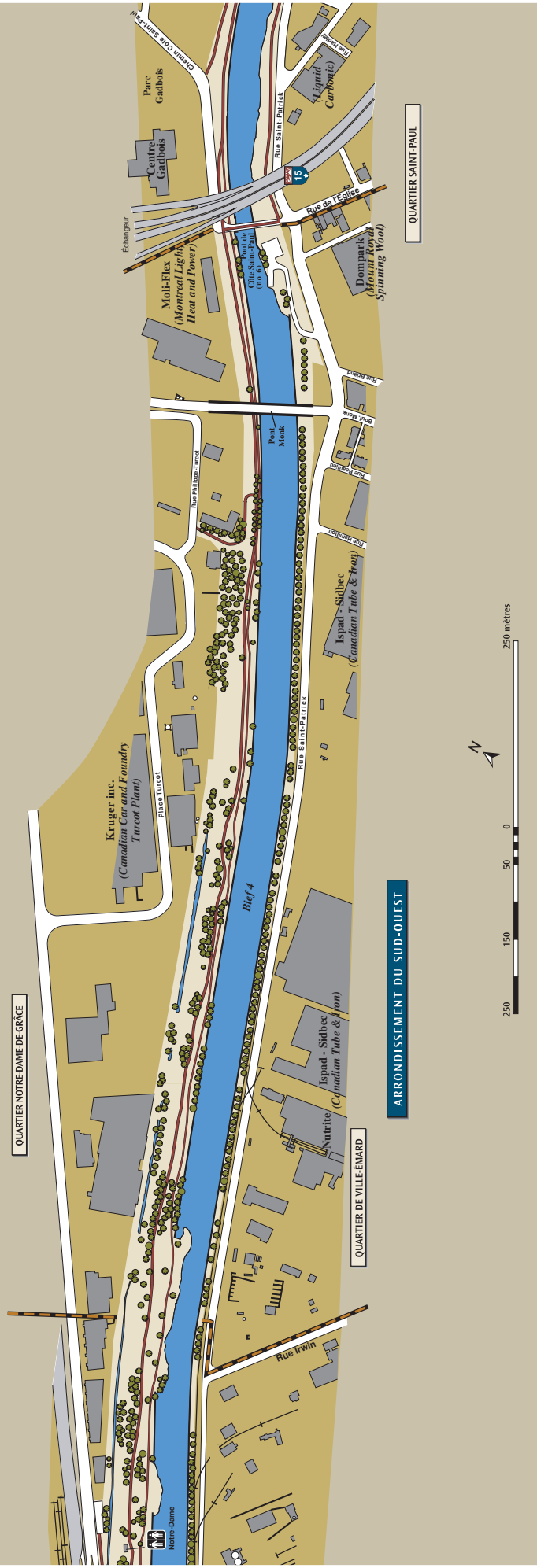
SAINT-PIERRE / LASALLE

- | | |
|--|---------------------------|
| INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES | LIMITE |
| RUE | PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA |
| ROUTE REGIONALE | SECTEUR |
| AUTOROUTE | |
| CHEMIN DE FER | |
| PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE | |
| QUAI D'ATTENTE | |











- INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES**
- RUE
 - ROUTE RÉGIONALE
 - AUTOROUTE
 - CHEMIN DE FER
 - PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE
 - QUAI D'ATTENTE
- LIMITES**
- PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
 - SECTEUR

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

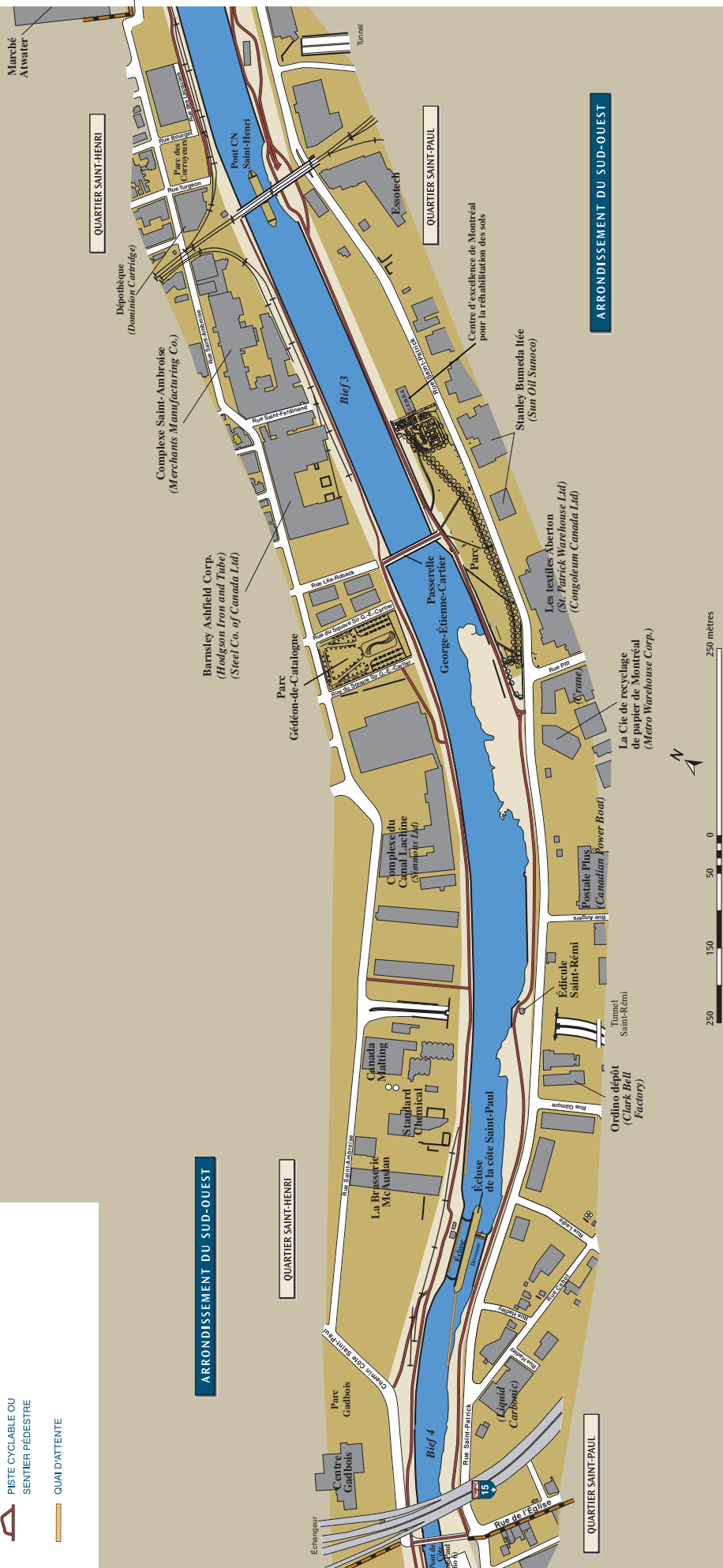


SAINT-HENRI / CÔTE SAINT-PAUL









- INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES**
-  RUE
 -  ROUTE RÉGIONALE
 -  AUTOROUTE
 -  CHEMIN DE FER
 -  PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE
 -  QUAI D'ATTENTE
- LIMITES**
-  PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
 -  SECTEUR

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST



POINTE-SAINT-CHARLES / PETITE-BOURGOGNE

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES	LIMITE
 RUE	 PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
 ROUTE RÉGIONALE	 SECTEUR
 AUTOROUTE	
 CHEMIN DE FER	
 PISTE CYCLABLE OU SENTIER PÉDESTRE	
 QUAI D'ATTENTE	



ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

QUARTIER DE POINTE-SAINT-CHARLES

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

6

Secteur

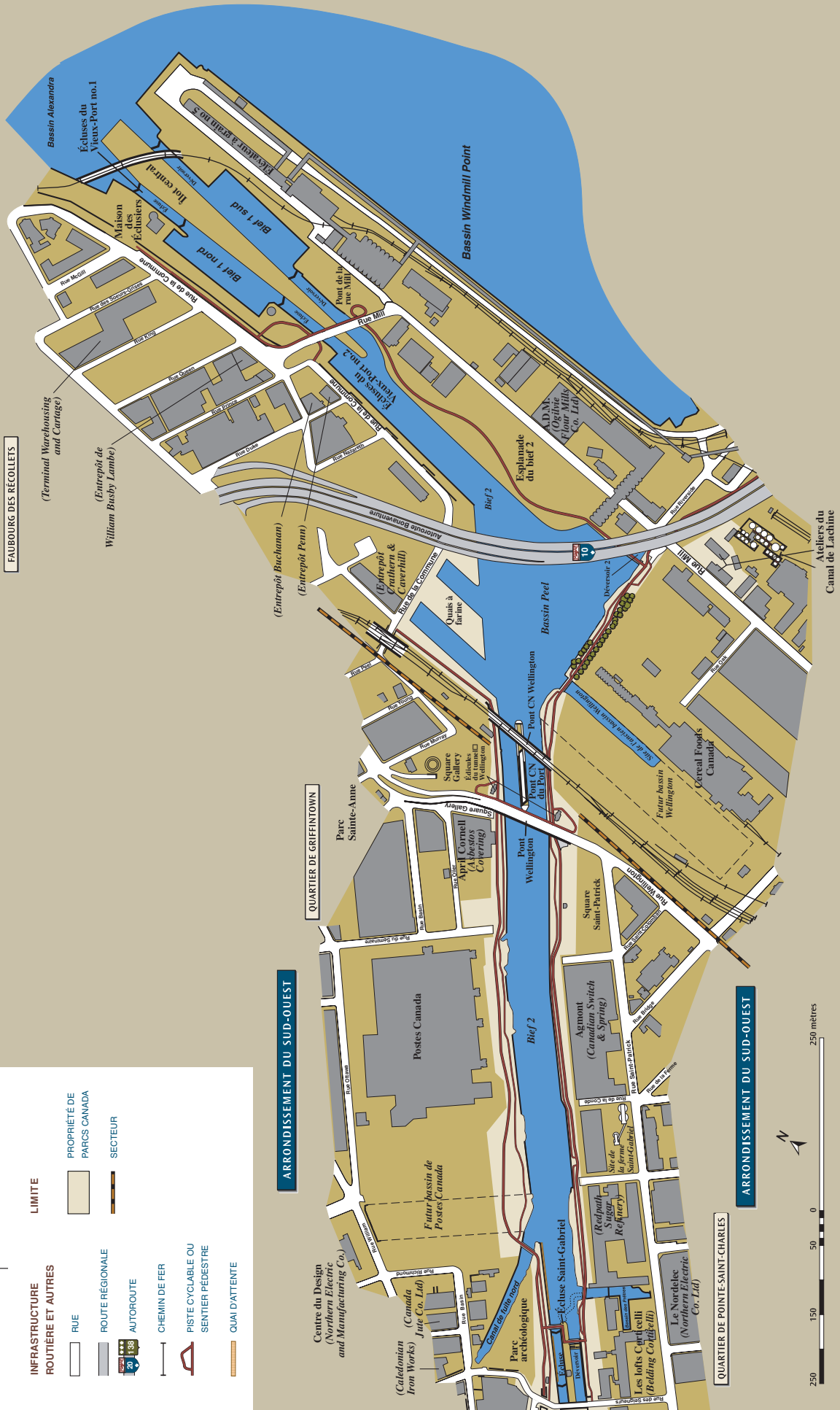
LIMITE

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ET AUTRES

- RUE
- ROUTE RÉGIONALE
- AUTOROUTE
- CHEMIN DE FER
- PISTE CYCLABLE OU SENTIER PEDESTRE
- QUAI D'ATTENTE

PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA

- PROPRIÉTÉ DE PARCS CANADA
- SECTEUR



FAUBOURG DES RECOLLETS

(Terminal Warehousing and Cartage)

(Entrepôt de William Busby Lambie)

(Entrepôt Buchanan)

(Entrepôt Penn)

(Entrepôt Craithern & Coverhill)

Quais à farine

Bassin Peel

Bassin Windmill Point

Bassin Alexandra

Écluse du Vieux-Port no.1

Écluse du Vieux-Port no.2

Écluse du Vieux-Port no.3

Écluse Saint-Gabriel

Écluse (Ogilvie Flour Mills Co. Ltd)

Écluse (Canadian Switch & Spring)

Écluse (Northern Electric Co. Ltd)

Écluse (Balding Corporation)

Écluse (Le Nordélec)

Écluse (Les lots Cerrilli)

Écluse (Future basin Wellington)

Écluse (Cereal Foods Canada)

Écluse (Ateliers du Canal de Lachine)

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

QUARTIER DE GRIFFINTOWN

Parc Sainte-Anne

Parc archéologique

Centre du Design (Northern Electric and Manufacturing Co.)

(Caledonian Iron Works) (Canada Jute Co. Ltd)

Future basin de Postes Canada

Postes Canada

April Cornell (Albion's Covering)

Square Saint-Patrick

Agmont (Canadian Switch & Spring)

Le Nordélec (Northern Electric Co. Ltd)

Les lots Cerrilli (Balding Corporation)

Future basin Wellington

Cereal Foods Canada

Ateliers du Canal de Lachine

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

QUARTIER DE POINTE-SAINT-CHARLES

