

Montréal 

LACHINE-EST

DE FER ET D'ACIER



© Ville de Montréal, 2021
ISBN PDF: 978-2-7647-1819-3

Ville de Montréal
Service de l'urbanisme et de la mobilité
Direction de l'urbanisme
Division du patrimoine

Préparation du document : Brodeur consultants
Conception graphique et mise en page : Grace Cheong (gracecheong.com)
Photo de la page couverture : Ponts roulants de la Dominion Bridge. (Provenance : Ville de Montréal)

LES CHARPENTIERIS DU CIEL

Aujourd'hui je suis chez-moi, demain je serai loin
Labrador ou Baie-James ma vie est tracée
Je dois prendre la route des montagnes d'acier, prendre la route des montagnes d'acier

Ne me demande pas comment, ne me demande pas pourquoi
Je me moque de la mort et de l'éternité
Là-haut dans le ciel j'ai vite oublié, là-haut dans le ciel j'ai vite oublié

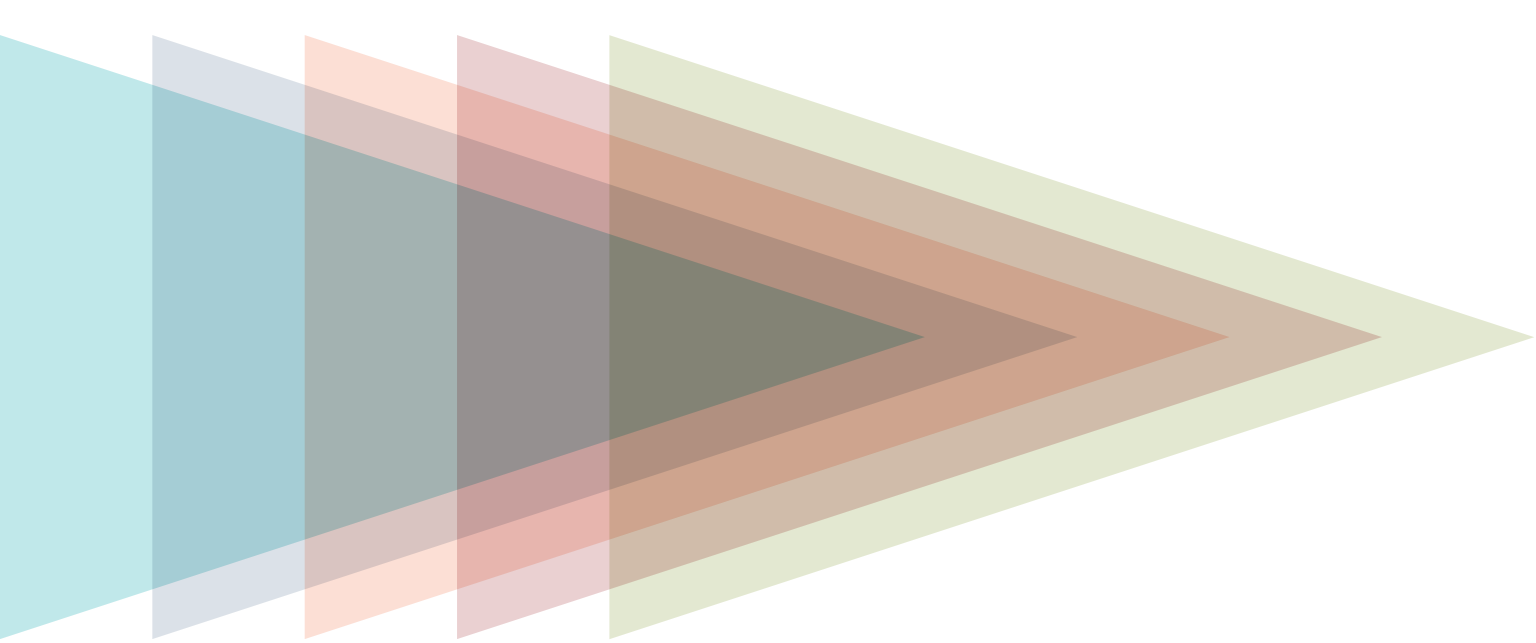
Tu vois je n'ai pas le choix, c'est écrit sur ma peau
Marche ou crève c'est la loi
Car je suis fait de soleil, de vent et de froid, fait de soleil, de vent et de froid

Quand mes enfants seront grands, ils suivront sur mes pas
Plus haut que les oiseaux ils iront respirer
L'odeur de l'argent, du fer et de l'acier, l'odeur de l'argent, du fer et de l'acier

Passeront les saisons, passeront les années
Et passera le temps mais moi je resterai
Car mon âme est soudée à ces poutres d'acier, mon âme est soudée à ces poutres d'acier

SOMMAIRE

PRÉSENTATION	7
AVANT-PROPOS : LE TERRITOIRE CONCERNÉ	8
CHAPITRE 1 : AVANT LE PÔLE INDUSTRIEL	10
CHAPITRE 2 : UN CHÂTEAU FORT DU FER ET DE L'ACIER	26
CHAPITRE 3 : UN PATRIMOINE MATÉRIEL DISTINCTIF	50
CHAPITRE 4 : UN PRÉCIEUX PATRIMOINE IMMATÉRIEL	82
CHAPITRE 5 : UN PONT ENTRE LE PASSÉ ET L'AVENIR	98
PRINCIPALES RÉFÉRENCES	108
RECHERCHE ET RÉDACTION	109
DÉMARCHE	109
LISTE DES FIGURES	110
TOPONYMIE.....	116



PRÉSENTATION

Autrefois une gigantesque cité de fer et d'acier, Lachine-Est a été un site majeur de l'histoire québécoise et nord-américaine.

Les racines du lieu puisent aux mythes fondateurs que sont l'exploration et la traite des fourrures alors que l'ancien cœur industriel nous fait voyager à travers le temps vers les plus importantes réalisations du 20^e siècle : des ponts et des gratte-ciel jusqu'aux réacteurs nucléaires.

Deux voies historiques importantes marquent encore son paysage aujourd'hui : le boulevard Saint-Joseph, autrefois le chemin Upper Lachine, et le canal de Lachine. Lieu d'arrêt incontournable vers l'intérieur du continent, confronté constamment à des obstacles géographiques aussi bien que technologiques, Lachine-Est est le symbole de l'innovation et des transformations spectaculaires du siècle dernier. En effet, occupé pendant une centaine d'années par des industries formant un vaste complexe métallurgique, Lachine-Est a été au centre des constructions gigantesques qui font le paysage de l'Amérique aujourd'hui.

Ce patrimoine industriel tout à fait unique est difficile à percevoir, à comprendre et à interpréter ; bien des témoins, bâtiments, machineries ou équipements sont disparus ou sont en mauvais état de conservation. Il subsiste néanmoins de nombreux vestiges éloquentes, comme les emblématiques ponts roulants.

L'objectif de cette publication est justement de donner du sens à un patrimoine matériel devenu obsolète, mais aussi au patrimoine immatériel qui lui est associé. Quel est aujourd'hui l'intérêt de ces reliquats de l'activité industrielle ? De quoi

ont-ils été témoins et en quoi peuvent-ils inspirer l'avenir ? Et finalement, que faut-il garder précieusement vivant dans le projet de redéveloppement du secteur et dans la conscience collective pour les générations futures ?

Sous la forme d'un récit et non pas d'un rapport d'étude, ce document présente donc l'histoire de Lachine-Est, mise en contexte dans le développement de Lachine. Il comporte trois grandes sections ; la première expose ce qu'était Lachine autrefois et les conditions qui ont donné naissance au pôle industriel hors du commun. La deuxième présente l'histoire des industries de Lachine-Est et fait une large place au géant national qu'a été la *Dominion Bridge Company*. Enfin, la dernière présente le secteur en relation avec de grandes thématiques patrimoine matériel et immatériel du quartier, en n'oubliant pas les personnages, acteurs et témoins qui ont marqué son histoire.

Des premiers coureurs des bois qui y passaient, jusqu'à l'embarquement de composantes de réacteurs nucléaires Candu pour expédition par le canal Lachine dans les années 1970, la trame historique de Lachine-Est est, comme on le verra, phénoménale. Le lieu est chargé des symboles de notre évolution collective et son potentiel est immense. Site d'exception, on ne peut le laisser se banaliser ; connaître son histoire est essentiel pour en définir l'avenir.

Bonne lecture !

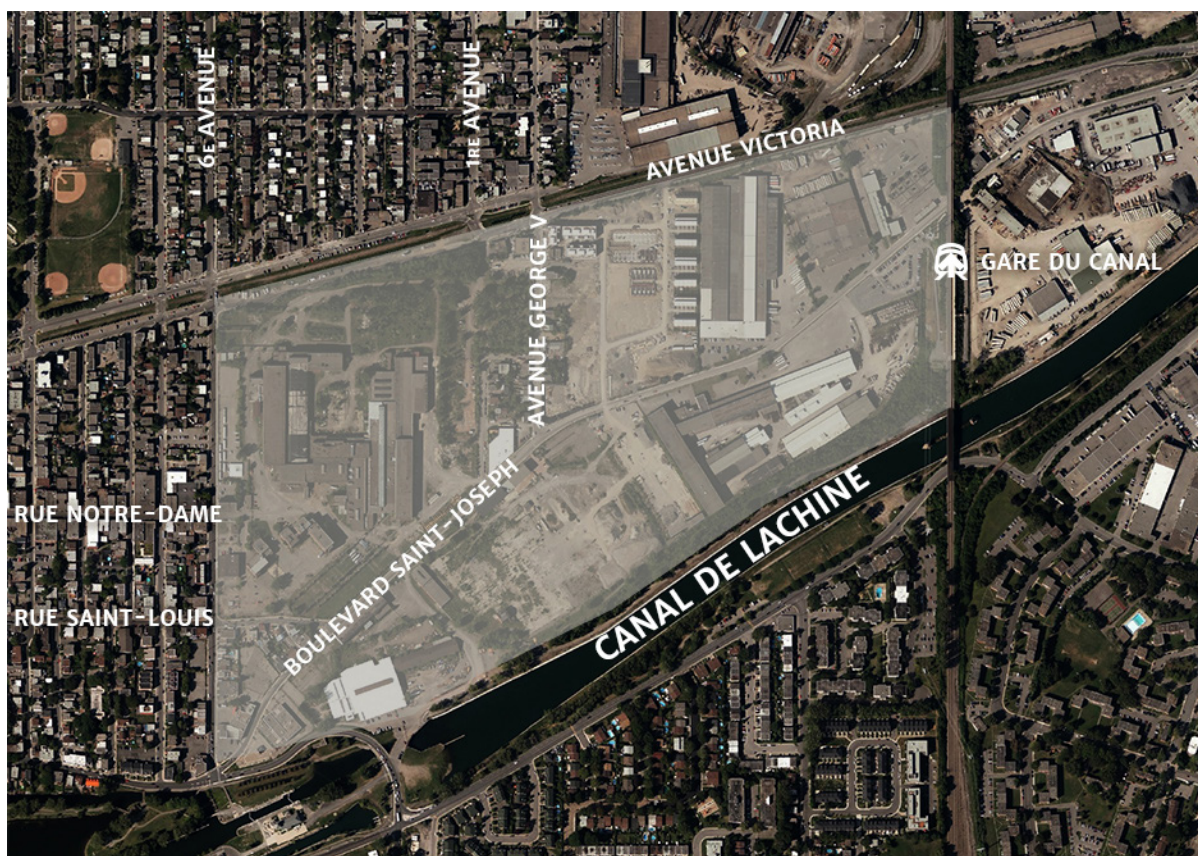
AVANT-PROPOS : LE TERRITOIRE CONCERNÉ

Qu'entend-on par le secteur « Lachine-Est » ? De toute évidence, cette dénomination fait référence à la situation géographique, c'est-à-dire l'extrémité Est de l'arrondissement de Lachine. Mais plus encore : c'est un territoire qui possède une identité propre ; il s'agit d'un lieu principalement occupé jusqu'au tournant du 21^e siècle par des industries lourdes et qui aujourd'hui sont pour la plupart en désuétude.

Lachine-Est est compris entre le canal de Lachine au sud, la 6^e Avenue à l'ouest, la rue

Victoria au nord et l'emprise du Canadien Pacifique à l'est. Le territoire correspond à une friche industrielle d'une superficie d'un peu plus de 60 hectares, dont une cinquantaine sont à requalifier. Deux enclaves résidentielles et commerciales y sont aussi insérées.

Figure 1. Périmètre du secteur de planification.



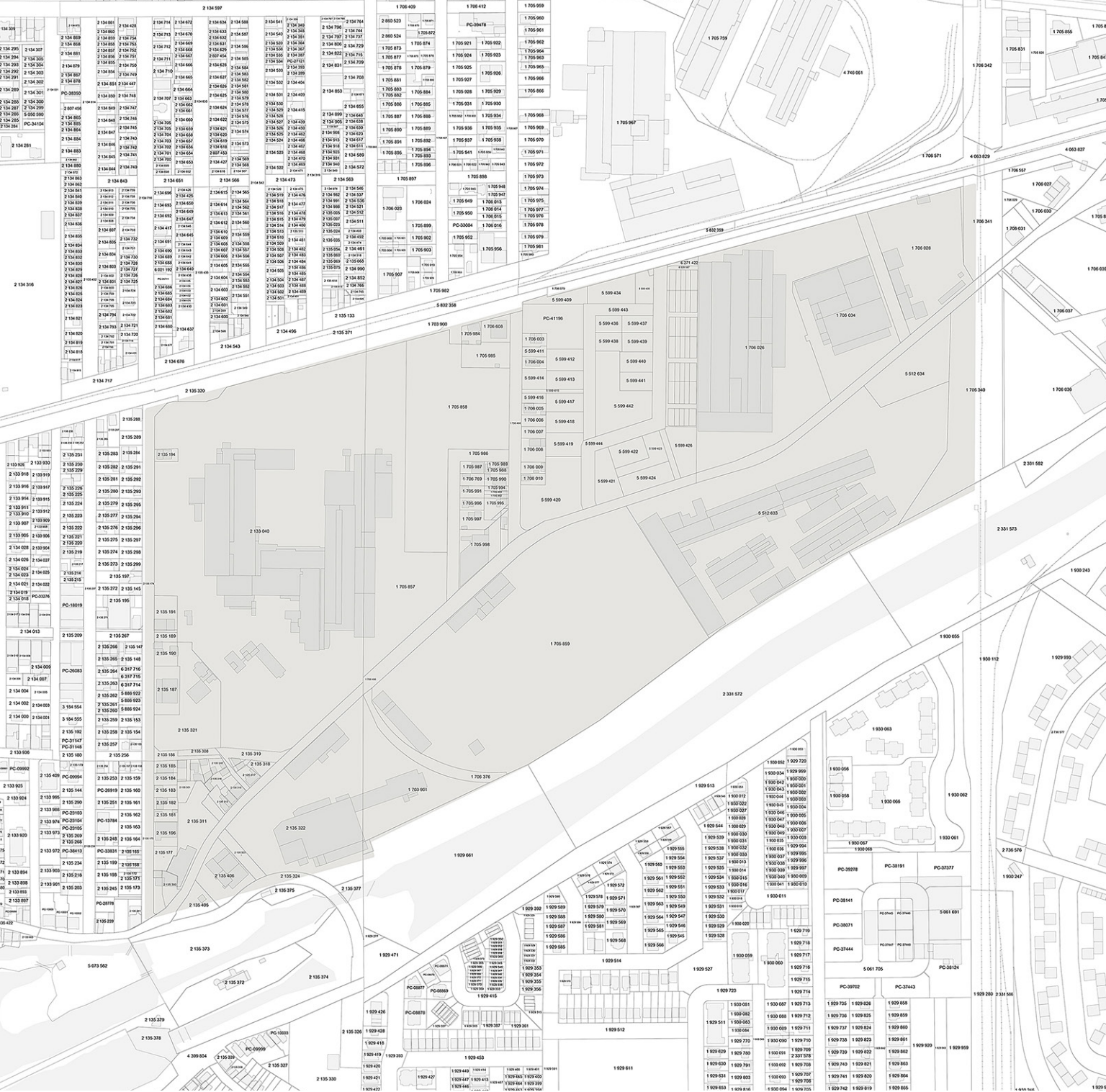


Figure 2. Carte du cadastre et du domaine bâti de 2018 qui illustre le territoire à l'étude.



Figure 3. Plan d'une partie du village de Lachine (détail). Morin, Pierre-Louis, 1

AVANT LE PÔLE INDUSTRIEL

Jusque vers 1875, moment où commence le développement industriel du secteur, Lachine-Est est une suite de champs ou de bois avec quelques habitations éparses le long d'un chemin reliant Lachine à Montréal. Plus on approche de Lachine, plus les constructions se multiplient, car la ville affairée est un lieu incontournable pour se rendre à l'ouest, au nord ou au sud du continent. Un obstacle infranchissable est à l'origine de sa destinée et explique son développement.



◀ **Figure 4.** L'appellation, « Rapides de Lachine » remplace progressivement le nom « Sault-Saint-Louis » et s'impose de façon définitive au milieu du 19^e siècle. Depuis 1912, les rapides ne se trouvent plus à Lachine, mais à LaSalle, lorsque cette nouvelle municipalité est détachée du territoire de Lachine.

Lachine-Est doit effectivement son existence à sa situation géographique stratégique et aux divers épisodes de l'histoire de la ville. Voici un rapide survol des conditions qui, réunies, expliquent l'implantation d'un pôle industriel majeur à cet endroit bien précis.

Retour aux origines de Lachine-Est...

DE TOUT TEMPS, UNE HALTE

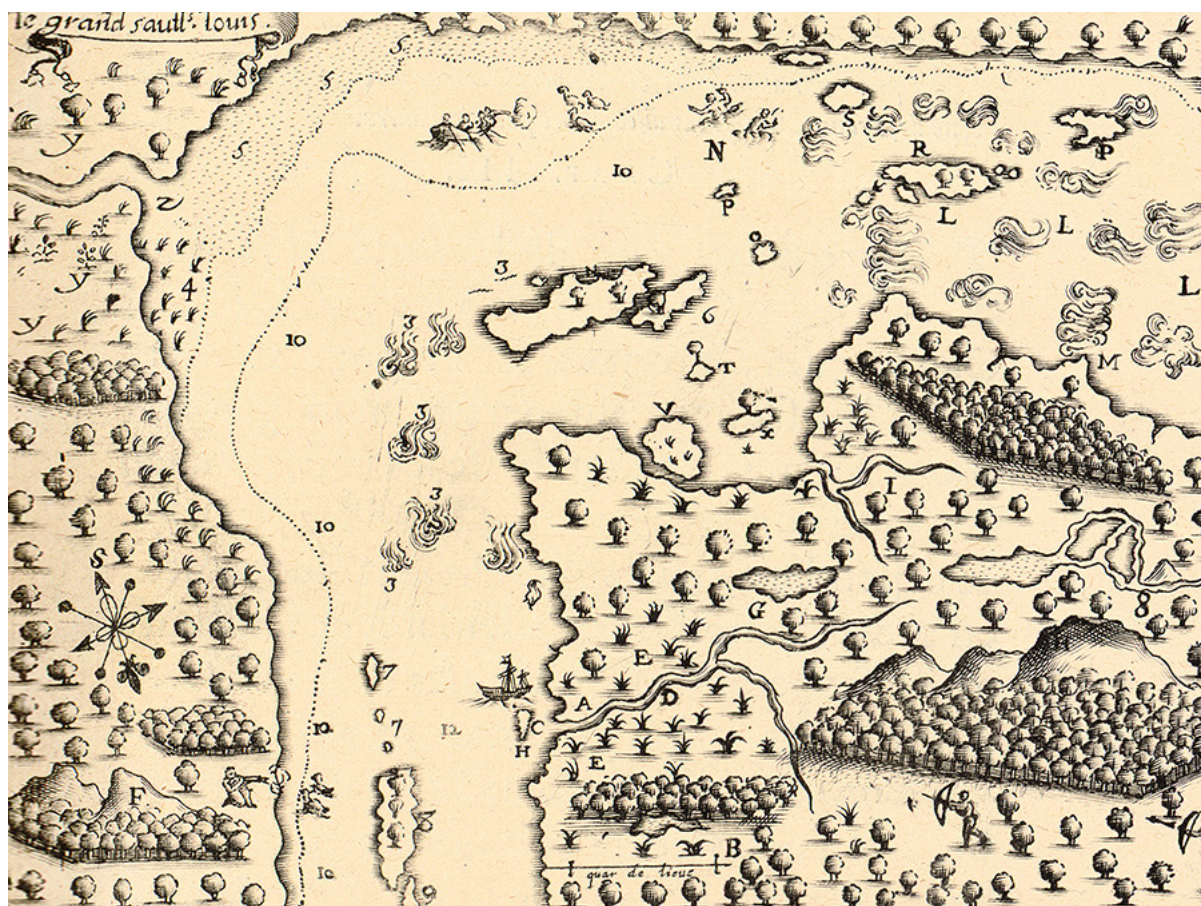
Lachine doit son existence à des affleurements rocheux impressionnants : les fameux rapides de Lachine, autrefois appelés «le grand Sault Saint-Louis». De

tout temps, l'obstacle à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est redoutable. Faire une halte est donc forcé et les nations autochtones fréquentent l'endroit dès la préhistoire.

De tout temps, l'obstacle à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est redoutable.

« UN LIEU SI ÉPOUVANTABLE »

Même les navigateurs ou explorateurs européens aguerris qui arrivent ici sont surpris par le caractère infranchissable des rapides. Jacques Cartier



▲ **Figure 5.** Géographe du roi, c'est Samuel de Champlain qui dessine la première carte topographique des rapides : « Le Grand Sault Saint-Louis », 1611.

s'y bute en 1535 et note alors la beauté des lieux, mais surtout les flots impétueux. Il se contente d'observer et, quelques années plus tard, il ne parvient pas davantage à les affronter.

Le premier Européen à les franchir, en 1610 ou 1611, aurait été Étienne Brûlé, éclaireur et interprète pour Champlain. Brûlé est effectivement le premier à s'aventurer à l'ouest de Montréal et à produire des descriptions orales de l'Outaouais, de la baie Georgienne et de quatre des Grands Lacs.

À l'été 1603, Samuel de Champlain parle d'un torrent d'eau impétueux et en 1611, il ajoute :

« Il est impossible d'y passer et une partie dudit saut était toute blanche d'écume, qui montrait le lieu le plus effroyable, avec un bruit si grand que l'on eût dit que c'était un tonnerre, comme l'air retentissant du bruit de ces cataractes. »

LA PORTE VERS DE NOUVEAUX TERRITOIRES

Les rives du lac Saint-Louis constituent donc une étape obligée pour tous ceux qui veulent se rendre en amont : explorateurs, coureurs des bois, missionnaires ou



◀ **Figure 6.**
Radisson et
Des Groseillers
établissant le
commerce de
fourrures dans
le Nord-Ouest,
1662.

autres. Ou en aval : Lachine est le dernier lieu accessible pour l'accostage des canots arrivant de l'ouest. Un sentier de portage de 13 km permet alors de contourner le Sault Saint-Louis et de rejoindre Ville-Marie. Quand le niveau des eaux est bas, il est possible de faire une partie de ce trajet en canot, sur le lac à la Loutre, aussi appelé lac Saint-Pierre.

Lachine est donc un lieu de rencontres, d'échanges, de préparations et de décisions ; un point de départ pour aller dans un territoire immense que l'on nomme les « Pays d'en Haut ». Cette appellation désigne alors les terres situées à l'ouest des régions de colonisation de la vallée du Saint-Laurent : autour des Grands Lacs, soit



DEPARTURE OF DE LA SALLE—From Lachine for the West, 6th July, 1669.

▲ **Figure 7.** Départ de La Salle vers l'Ouest, 6 juillet 1669.

du Mississippi. Mais auparavant, il claironne qu'il prend la route vers la Chine avant de rebrousser chemin. Par moquerie, les premiers habitants surnomment donc le lieu « la Chine », un nom qui demeurera au fil des années.



Un poste de traite exceptionnel

Juste avant la rétrocession de la seigneurie aux Sulpiciens en 1669, les marchands Jacques Le Ber (vers 1633-1706) et Charles Le Moyne (1626-1685) acquièrent un lot et y installent un poste de traite. À la tête des rapides, ils auront l'embaras du choix et pourront ainsi mettre la main sur les plus belles fourrures arrivant de l'Ouest pour les revendre avec profit à la foire annuelle de Montréal. Du castor surtout, mais aussi des peaux d'ours, de cerf de Virginie, d'orignal, de caribou, de renard et de martre... Entre 1669 et 1671, ils font construire une maison et une

En route vers la Chine!

En 1667, alors que Ville-Marie est fondée depuis vingt-cinq ans, les Sulpiciens concèdent un arrière-fief appelé « La Coste Saint-Sulpice » à un nouvel arrivant, René Robert Cavelier de La Salle (1643-1687). Le nouveau seigneur entreprend la mise en valeur de ses terres, divisées comme de coutume en étroites bandes ayant front sur le fleuve, et invite des familles à s'y installer. Il ne reste que deux années en place avant de mettre à exécution ses projets d'exploration qui le mèneront jusqu'à la découverte du delta

◀ **Figure 8.** Selon le Répertoire des biens culturels du Québec « le site patrimonial Le Ber-Le Moyne présente un intérêt pour sa valeur historique. Ce lieu témoigne de la traite des fourrures en Nouvelle-France. » La maison le Ber- Le Moyne qui est à l'intérieur du site est le plus ancien poste de traite de fourrures toujours debout au Québec et le plus vieux bâtiment complet de l'île de Montréal. Après 1765, la maison est passée aux mains de diverses familles anglophones. En effet, les rives du lac Saint-Louis commencent alors à attirer les bourgeois de Montréal à la recherche de lieux de villégiature. La maison est devenue aujourd'hui le Musée de Lachine. Le lieu, les bâtiments et la collection qui y est associée, sont classés site patrimonial en 2001 par le ministère de la Culture et des Communications du Québec et désignés Lieu historique national du Canada depuis 2002.

dépendance de pierre, les deux servant à leurs activités commerciales. C'est l'un des tout premiers postes de traite des fourrures de la région.

l'actuel Nord-Ouest du Québec, la majeure partie de l'Ontario, la région à l'ouest du Mississippi et au sud des Grands Lacs et au-delà, vers les Prairies canadiennes.

En suivant les cours d'eau à partir de Lachine, il est possible d'aller au sud, au nord et à l'ouest ! C'est, réellement, la porte ouvrant sur le continent : un ailleurs immense à explorer et à exploiter, à la fois un rêve et un défi. Y partir ou en revenir implique obligatoirement un passage à Lachine.

Plaque tournante essentielle de l'exploration et du commerce, tête de pont pour le portage et le transbordement, Lachine ne tarde donc pas à se développer. D'autant plus que la traite des fourrures devient rapidement une activité importante, lucrative et bien organisée. Un exemple de son ampleur dès les débuts de la colonie : en 1659, Médard Chouart des Groseilliers et Pierre-Esprit Radisson reviennent de la région du lac Supérieur avec une véritable flottille de canots : il y a plus d'une soixantaine d'embarcations chargées de fourrures !

LE CANAL DES SULPICIENS

Vers 1670, on songe déjà à creuser un canal de dérivation pour contourner les rapides de Lachine. Ce n'est pas surprenant compte tenu de l'obstacle tumultueux à une

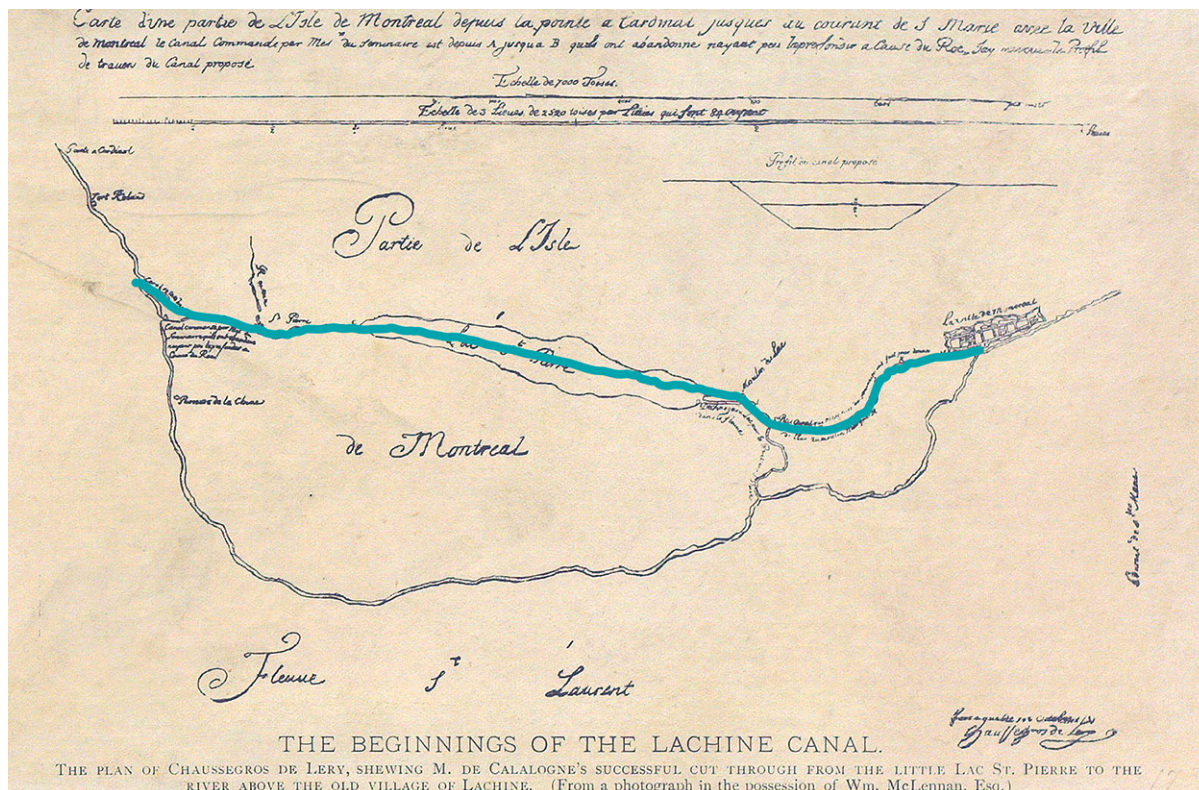


Figure 9. Plan pour l'amélioration du canal par Chaussegros de Léry en 1733. Entre Montréal et Lachine se trouvent la rivière Saint-Pierre et le petit lac Saint-Pierre, connu aussi comme le lac aux Loutres ou le lac à la Loutre. Peu pro-

fonde, cette étendue d'eau correspond à l'élargissement de la rivière Saint-Pierre, au confluent du ruisseau Saint-Martin. Aujourd'hui, l'autoroute 20 et les voies ferrées de la cour Turcot reprennent le tracé de ces anciens cours d'eau.

route de navigation essentielle. Et la France, d'où viennent les colons, est justement en pleine période de développement des canaux.

Pour les Sulpiciens, l'ouvrage permettrait aussi d'alimenter en eau, donc en énergie, les moulins à farine de Ville-Marie. Le premier tronçon vise à relier, dans un premier temps, le lac Saint-Louis à la rivière Saint-Pierre.

Vers 1697, la section qui permet de détourner l'eau de la rivière Saint-Pierre vers la rivière Saint-Martin (canal de Saint-Gabriel) est réalisée.

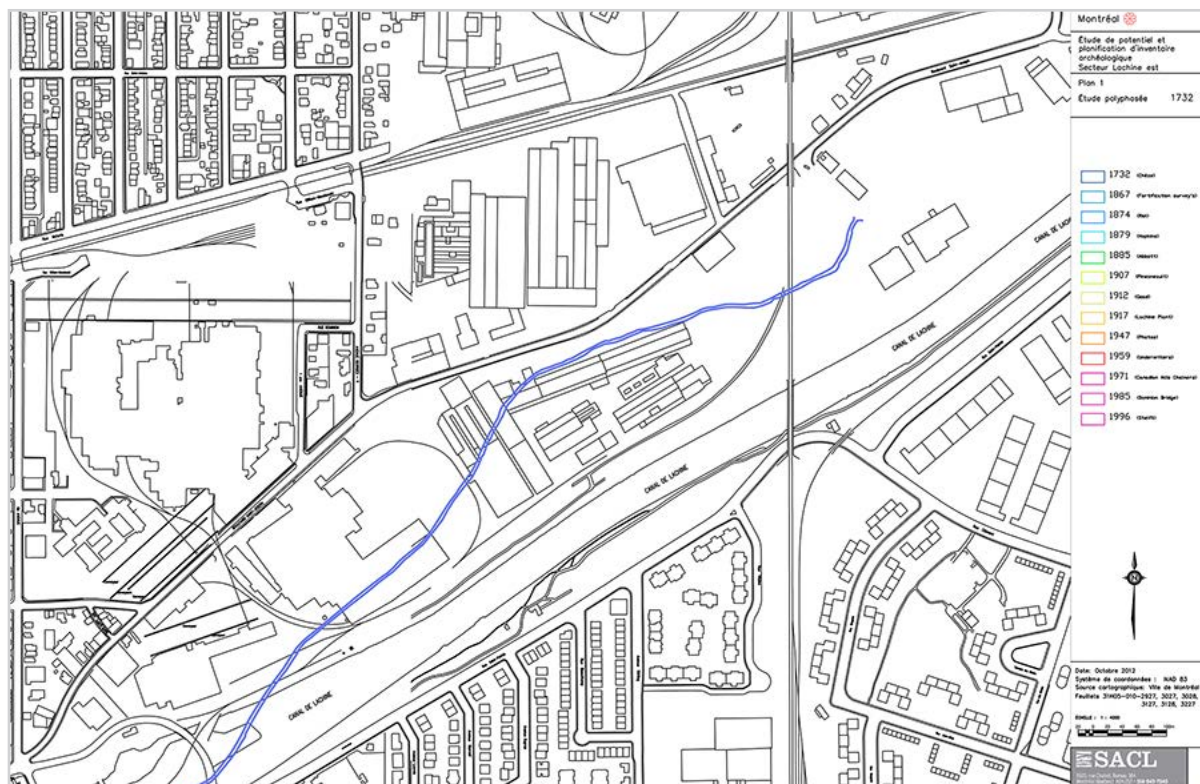
Le tracé et les travaux sont sous la responsabilité de Dollier de Casson, qui conscrit les habitants de Lachine n'ayant pas payé leurs redevances aux Sulpiciens. Mais le matin du 5 août 1689, 1 500 guerriers iroquois attaquent la petite colonie de Lachine, poussés par les opposants anglais en guerre contre la France et en représailles des incursions françaises sur leur territoire.

Zone frontière entre les mondes européen et autochtone, Lachine compte alors 375 habitants : 24 colons sont tués et plus de 60 capturés, alors que 56 des 77 habitations sont incendiées ou démolies. L'événement, bien connu, est appelé « le massacre de Lachine ».

En 1700, les Sulpiciens font reprendre les travaux pour un canal sous la direction de Gédéon de Catalogne. Ils ne durent que peu de temps en raison du manque de fonds et de problèmes techniques. En 1733, Chaussegros de Léry, alors ingénieur

En 1700, les Sulpiciens font reprendre les travaux pour un canal.

Figure 10. Tracé du premier canal, celui des Sulpiciens sur une carte de 2007.



Les chemins Lower et Middle Lachine

La route la plus ancienne est le chemin Lower Lachine (aujourd'hui le boulevard LaSalle), à l'origine un sentier de portage sinueux, déjà utilisé par les Premières Nations. Dès 1683, il est indiqué sur une carte et emprunté par de nombreux charretiers pour le transport des marchandises de traite. En bordure de l'eau, le chemin marécageux et fréquemment inondé est souvent impraticable. Même lorsque la route sera soumise au péage en 1846, elle demeurera peu fréquentée et mal entretenue.

En 1792 le chemin Middle Road, ou chemin de la Côte Saint-Paul est ouvert : il permet aux habitants des concessions intérieures de se rendre à l'église de la paroisse des Saint-Anges et au moulin seigneurial.

LE CHEMIN UPPER LACHINE ROAD

La route la plus importante des trois est, sans conteste, le chemin Upper Lachine. Traversant l'intérieur des terres en passant par la côte Saint-Pierre, c'est la route la plus courte entre Montréal et Lachine et la principale voie de communication vers l'ouest et l'intérieur du continent.

Déjà illustrée sur les plans de Ville-Marie en 1683 et en 1704, et donc très ancienne, elle est choisie en 1805 pour devenir la toute première route à péage de l'île, ce qui témoigne de l'importance des communications entre Montréal, Lachine et le Haut-Canada. Le chemin Upper Lachine devient donc un chemin à barrière et à

Figure 12. Reproduction d'un tableau de 1863, illustrant une barrière à péage de Montréal.



péage, le péage étant nécessaire pour en assurer l'entretien ; un *turnpike* en anglais, comme on disait alors.

Pour Lachine les conséquences sont importantes. Avant 1805, c'est ce qu'on appelait le Bas-Lachine, aujourd'hui une partie de l'arrondissement de LaSalle, qui était le cœur de l'activité villageoise et des institutions. Lorsque la barrière et la maison de péage sont installées dans le Haut-Lachine (aujourd'hui les premières rues du Vieux Lachine) le centre de gravité du village se déplace définitivement.

Si le chemin existait depuis longtemps, il est amélioré, devenant l'une des artères les plus importantes de l'île et les constructions se multiplient sur son pourtour. Encore aujourd'hui, ce premier noyau est perceptible sur le boulevard Saint-Joseph, dont le tracé sinueux nous rappelle qu'il est l'ancien chemin Upper Lachine.

UN VIEUX RÊVE : CONTOURNER LES RAPIDES

Comme on l'a vu, l'idée d'un canal permettant de contourner les rapides de Lachine est née dans l'esprit des dirigeants de Montréal dès les premières années de sa fondation mais le projet n'a pas été couronné de succès. Au cours du premier quart du 19^e siècle, alors que le commerce du blé et du bois supplante celui des fourrures et que d'autres produits d'exportation circulent tel la farine et la potasse, le canal redevient un projet prioritaire, essentiel au développement du pays.

Les marchands britanniques de Montréal, dont l'ambition est de faire de la ville la principale porte d'entrée vers l'intérieur du continent, s'impatientent et font pression pour que le projet de canal se réalise enfin. En 1819, ils adressent même une pétition à l'Assemblée législative du Bas-Canada. Il faut dire que les projets de canaux sont dans l'air du temps : en 1807, les États-Unis échafaudent un projet de creusement d'un canal reliant les Grands Lacs au fleuve Hudson, menaçant ainsi de détourner le commerce vers le port de New York. L'enjeu économique est immense.

ENFIN, UN CANAL (1824-1843) !

L'ingénieur Thomas Burnett, engagé par le gouvernement pour la réalisation des travaux, propose divers tracés pour le futur canal. Les autorités retiennent celui qui passe près de la barrière à péage du chemin Upper Lachine. Le tracé du canal épouse pratiquement l'ancien canal des Sulpiciens pour un peu plus de la moitié de sa longueur, essentiellement en milieu agricole.

La construction du canal dure officiellement trois années : de 1821, alors que des appels d'offres sont publiés, des entrepreneurs retenus et des ouvriers engagés, au 24 août 1824, jour de l'ouverture officielle (les travaux ne sont réellement terminés qu'en 1826).

Tout comme Thomas Burnett, la majorité des travailleurs recrutés pour le chantier proviennent d'Irlande et sont parmi les moins bien nantis des contingents qui arrivent au Québec à partir de 1815.

Un entrepreneur moderne à Lachine

Un marchand de Lachine attend impatiemment la réalisation d'un canal. John Grant est un Écossais né vers 1749 et arrivé à Lachine peu avant 1780. Il travaille d'abord dans le transport des marchandises, principalement des fourrures, entre le lac Ontario et Lachine. Mais c'est surtout en étant le convoyeur de centaines de réfugiés loyalistes vers l'Ontario, au lendemain de la guerre de l'Indépendance américaine (1775-1783), qu'il s'impose et fait fortune. Des familles entières avec toutes leurs possessions, notamment des animaux de ferme, doivent en effet être transportées par groupes de 4 ou 5. Il ne s'agit donc plus d'équiper des coureurs des bois pour une expédition : accueillir et conduire des réfugiés est un défi totalement nouveau.

Grant voit les choses en grand : il entreprend bientôt la construction de « batteaux ». Le terme est utilisé, à l'époque, pour désigner des barques à voiles, spécialement aménagées pour accueillir des passagers et des marchandises. En 1812, ses établissements comprennent une cale sèche ainsi que tout l'espace nécessaire pour construire, entreposer et entretenir une flotte de 38 bateaux.

Grant fait l'acquisition de plusieurs terres dans le Haut-Lachine et fait ouvrir, en 1810, une première école protestante à Lachine. Tant par ses entreprises que par ses engagements, John Grant peut être considéré comme le premier entrepreneur moderne de Lachine. Il meurt en 1817, avant d'avoir pu profiter du canal tant souhaité.



Figure 13. Inauguration du canal de Lachine en 1826.

Ce premier canal compte sept écluses et treize ponts le traversent. Il a une largeur de 14,6 m, une longueur de 13,4 km et une profondeur de 1,4 m. À l'exception d'une partie d'un mur à Lachine, il reste peu de vestiges de cet équipement.

En 1825, 717 bateaux passent par le canal et en 1833, le nombre monte jusqu'à 4 209 ! Le canal est alors conçu pour la navigation de transit et le passage de petits voiliers à fond plat et autres barges, tirés par des chevaux avançant au pas sur le chemin de halage. Ce sont les entrées aval et amont qui bénéficient alors de l'effet catalyseur du canal et près desquelles des rues se développent et des bâtiments se construisent.

Le canal est doublé en largeur et en profondeur et de nouvelles écluses sont construites.

PREMIER AGRANDISSEMENT (1843-1874)

Dès 1833, la nécessité d'élargir le canal en raison des avancées technologiques et de la concurrence des voies navigables étatsuniennes est évoquée. Il faut par ailleurs relancer l'économie régionale qui se remet d'une dépression (1841 à 1843). De l'activité commerciale liée à la fourrure, on passe à la production de produits divers : c'est le début d'une période préindustrielle.

C'est aussi la grande époque des diligences et des bateaux à vapeur ; les navires de plus en plus gros qui arrivent à Lachine depuis l'Outaouais et le Haut-Saint-Laurent doivent encore s'arrêter à Lachine d'où partent de nombreuses diligences pour atteindre Montréal. C'est ce qu'on appelle alors les *Steam and Stage trips*. Mais le système a ses limites et ses désagréments ; il devient essentiel que le canal soit plus large et plus profond pour accueillir de plus grands bateaux.

Le canal est finalement doublé en largeur et en profondeur et de nouvelles écluses sont construites. L'amélioration est spectaculaire et, en 1851, le canal de Lachine devient le premier maillon d'une chaîne de canaux reliant l'océan Atlantique et les Grands Lacs.

Encore mieux : les industries peuvent dorénavant exploiter les surplus d'eau pour leurs besoins en énergie et plusieurs bassins sont aménagés pour faciliter

Les travaux d'agrandissement et les ouvriers Irlandais

Les travaux d'agrandissement du canal sont réalisés entre 1843 et 1848. Le chantier est marqué par un conflit ouvrier important : les ouvriers irlandais sont entre 1 300 et 1 600 à y travailler dans des conditions très difficiles et pour de faibles salaires.



▲ **Figure 14.** Grève des ouvriers du canal de Lachine en 1878.

le transbordement. Cette double utilisation du canal, voie navigable et source d'énergie hydraulique, est déterminante pour l'essor industriel de Montréal. La population voudra aussi se loger autour des concentrations industrielles, entraînant urbanisation et changements sociaux.

Il reste cependant une difficulté : le problème des glaces qui, en hiver, immobilisent les cours d'eau des mois durant. Relier le canal, les usines, les magasins et les entrepôts représente par ailleurs un nouveau défi. Il faut bâtir et compléter un réseau de transports véritablement efficace : le chemin de fer sera la solution.

VOIES DE FER ET VOIES D'EAU : LA CONNECTIVITÉ

La première ligne de chemin de fer sur l'île est construite pour relier Montréal et Lachine, à partir de la gare Bonaventure. Inauguré le 19 novembre 1847, le *Montreal and Lachine Railroad* fait près de 13 km de longueur. La voie longe le canal de Lachine pour aboutir sur le site des anciens établissements de John Grant, à l'entrée du Petit

Canal (21^e Avenue) et à proximité du quai d'où part le traversier reliant Lachine à Kahnawake, une étape importante sur la route de New York.

Voies de fer et voies d'eau se complètent, mais il reste encore à faciliter les liens. En 1853, un nouveau quai est donc construit à Lachine et aménagé pour accueillir un traversier-rail baptisé L'Iroquois. Premier du genre au Canada, et probablement en Amérique du Nord, il peut transporter une locomotive et trois wagons.

En 1849 le prolongement de la ligne de chemin de fer à partir de Lachine est autorisé jusqu'au Haut-Canada. Après plusieurs fusions, la compagnie est absorbée par le Grand Tronc du Canada en 1863.

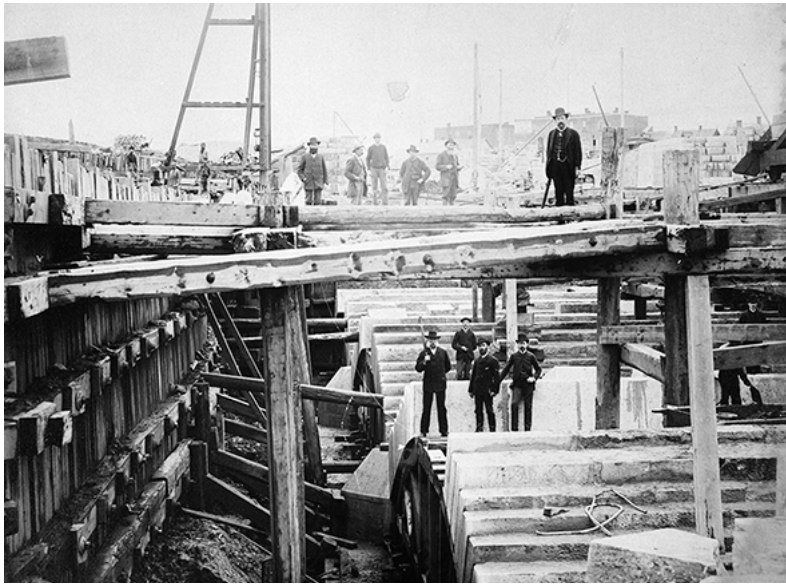
L'interaction entre les voies d'eau et les voies ferrées se développe de plus en plus, la complémentarité entre les réseaux étant indispensable. Parallèles ou perpendiculaires au canal, les voies de chemin de fer se multiplieront rapidement au 19^e siècle, témoignant du phénoménal essor industriel de Montréal.

DEUXIÈME AGRANDISSEMENT (1874-1885)

La seconde et dernière phase d'agrandissement du canal de Lachine, de 1874 à 1885, permet justement une meilleure intégration et utilisation du chemin de fer. Le canal

est élargi et creusé de nouveau pour accueillir des bateaux à vapeur de plus grande taille; les écluses sont refaites et tous les autres travaux requis pour mettre à niveau les installations du canal sont réalisés. Ces travaux permettent à Montréal de conserver son statut de première zone industrielle du Canada.

Et qu'en est-il de l'agglomération de Lachine au 19^e siècle? Les plus grandes augmentations de sa population ont lieu autour de 1825 et de 1851, durant les phases de construction et d'élargissement du canal



▲
Figure 15. Canal de Lachine –
agrandissement vers
1877.

et au moment de deux phases d'immigration majeures. Sans contredit, Lachine se développe et sa population change.

À l'exception du filet de bâtiments le long du chemin Upper Lachine, Lachine-Est est, pour sa part, encore constitué de grands lots non développés. La mutation du secteur est pour bientôt.

DE GRANDS DÉVELOPPEURS

Lachine a toujours attiré les personnes audacieuses et à l'esprit entreprenant, des premiers explorateurs aux coureurs des bois, des voyageurs aux marchands de fourrures et aux entrepreneurs. Le canal de Lachine, les avancées technolo-

William Fleming, artisan du changement

En 1815, l'immigrant écossais William Fleming (1786-1860) fait construire un premier moulin exclusivement privé dans le Bas-Lachine. Il y moud non seulement de l'orge et du riz pour les brasseurs des environs, ce qui est toléré, mais aussi du blé, ce qui est plus grave et inédit ! En effet, il contrevient ainsi aux règles du régime seigneurial, les seigneurs étant les seuls autorisés à exploiter un moulin dans les limites de leur seigneurie. C'est donc un premier test entre le Séminaire et les citoyens britanniques, qui sont réfractaires à ce système féodal. Il s'ensuit l'un des plus importants procès de l'histoire du droit seigneurial au Canada. Il se déroule de 1816 à 1825 et se termine par l'abandon des procédures par le Séminaire, les seigneurs de l'île de Montréal. Par la suite, en 1827, Fleming fait construire le moulin actuel par le maçon William Morrison, classé immeuble patrimonial, restauré, ouvert à la visite, et enfin devenu depuis 1982 l'emblème de LaSalle.

William Fleming représente bien les changements politiques, socio-économiques et culturels qui se font durant la première moitié du 19^e siècle.

recensement de 1851, 57 % de toute la population ouvrière de Lachine réside aux abords de la *Dawes*, qui fait construire des maisons qu'elle loue ou vend à des employés. En 1853, la ligne ferroviaire, le quai ainsi que la traverse sont réaménagés plus à l'ouest, pour desservir la brasserie. En 1891, l'entreprise brassicole compte jusqu'à 62 employés. L'économie environnante est transformée : les agriculteurs des alentours produisent l'orge et le houblon nécessaire, des fournisseurs divers s'installent à proximité, etc. Bref, il s'agit d'une industrie qui a un impact majeur dans le développement de Lachine ; elle préfigure ce que sera la *Dominion Bridge* une cinquantaine d'années plus tard.

giques du 19^e siècle et l'arrivée de Britanniques ambitieux et dotés de capitaux font entrer Montréal et Lachine dans l'ère industrielle.

UNE PREMIÈRE GRANDE INDUSTRIE À LACHINE

Un exemple de changement, bien terre à terre : les immigrants britanniques qui s'installent à Montréal sont déçus de ne pas trouver ici le goût familial de leur boisson nationale : la bière, notamment les *ales* et les *porters*. Comme les importations coûtent cher, et qu'au Québec il existe seulement quelques brasseries artisanales, plusieurs entrepreneurs se lancent alors dans la fabrication de bières. En 1843, une brasserie est fondée à Lachine, la *Dawes & Sons*. Elle devient rapidement la 3^e en importance à Montréal, après *Molson* (1786) et *Dunn* (1790).

Le complexe industriel est grand et transforme radicalement la ville de Lachine. La *Dawes* devient une employeuse importante. Ainsi, selon le

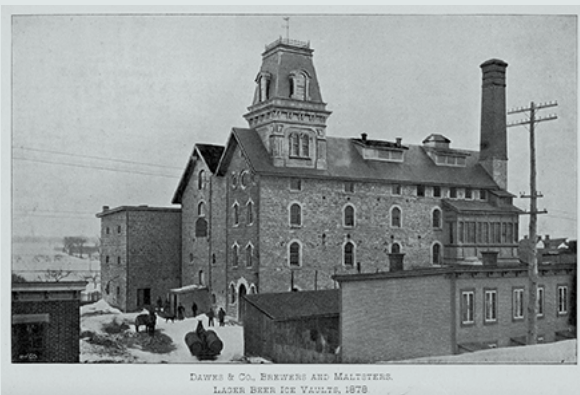
En 1843, une brasserie est fondée à Lachine, la *Dawes & Sons*. Elle devient rapidement la 3^e en importance à Montréal.

Dawes & Sons

En 1826 alors que les activités commerciales sont peu nombreuses et regroupées près des écluses du canal dans le quartier appelé « Lachine Locks », un fermier et brasseur du nom de Thomas Dawes, qui a quitté l'Angleterre en 1808, achète des terres situées alors en pleine campagne (entre les 26^e et 29^e Avenues actuelles) et entreprend la construction d'une brasserie.

En 1843 la brasserie opère sous le nom de *Dawes & Sons*. Elle met en marché la célèbre bière *Black Horse*, le percheron noir étant l'emblème de la compagnie. La bière connaît un immense succès et est aussi vendue en Europe, en Amérique du Sud, au Mexique et aux Indes.

En 1863, la brasserie *Dawes* produit deux fois plus de bière que la brasserie *Molson* et, au fil des années, de multiples bâtiments sont construits : brasseries, entrepôts, tonnellerie, malterie, glacière, etc.



▲ **Figure 16.** Un immeuble faisant partie des installations de *Dawes* à Lachine en 1878.



▲ **Figure 17.** Chaîne de production, brasserie *Dawes*, Lachine vers 1920.



▲ **Figure 18.** Publicité de la *Black Horse*.

DU VILLAGE À LA VILLE

Quatre générations de Dawes se succèdent à la tête de l'entreprise, bien ancrée à Lachine jusque dans les années 1920. Les nombreux descendants du fondateur s'impliquent dans la communauté locale de diverses façons, notamment comme maires, conseillers municipaux, juges de paix. Mais bien au-delà; ils deviennent des personnages importants de l'élite dirigeante de Montréal au 19^e et durant une partie

À l'affût du progrès

Les Dawes sont avant-gardistes ; ils transforment et améliorent constamment leur entreprise pour la doter des plus récentes nouveautés et inventions. Ainsi, ils disposent d'une liaison télégraphique entre la brasserie de Lachine et leur bureau de Montréal, rue Saint-Jacques, dès 1847, alors que la Montreal Telegraph Co. vient tout juste d'être fondée par Hugh Allan. L'entreprise est la première au Canada à utiliser le télégraphe pour effectuer ses communications. En 1879, la ligne de la compagnie est transformée en ligne téléphonique ; c'est le premier téléphone de Lachine et l'un des tout premiers à Montréal, alors que la Compagnie de Téléphone Bell du Canada n'est constituée qu'en 1880. Lachine est le lieu de multiples « premières fois » ; la ville attire les pionniers et les précurseurs, depuis ses débuts comme lors du développement industriel.

C'est d'ailleurs la politique de développement que les Dawes mettent de l'avant qui donnera le coup d'envoi au boom industriel de Lachine-Est. En effet, c'est l'un des petits-fils de Thomas Dawes, James Pawley Dawes qui, en 1882, aide la *Dominion Bridge Company Limited*, fondée cette année-là par Job Abbott, à trouver un emplacement de 24 acres pour son usine.

du 20^e siècle. Ce sont des dirigeants de banques et de compagnies, des magnats de l'industrie manufacturière, bref, leur notoriété est considérable.

Ce sont les Dawes qui font véritablement passer le village de Lachine à l'urbanité et qui provoquent son étalement au-delà des écluses. La population s'accroît et se diversifie. Si les premiers Anglo-Écossais sont présents à Lachine autour de 1780, le début du 19^e siècle amène d'autres immigrants britanniques, surtout des Irlandais qui viennent travailler à la construction du canal Lachine.

Lachine se développe entre le fleuve et la voie de chemin de fer. Alors que la population de Lachine atteint 1 315 habitants en 1861, le noyau institutionnel catholique prend forme au centre de Lachine : les sœurs de Sainte-Anne font construire une école catholique et publique pour les filles, puis un pensionnat. Une nouvelle église des Saints-Anges-Gardiens est construite entre 1861 et 1865, alors que la première église et son presbytère sont démolis en 1869. La municipalité devient une ville en 1872. À ce moment, Lachine se dote d'aqueduc, d'égout et d'éclairage de rue ; son développement urbain est nettement en avance sur celui des municipalités voisines.

Lachine n'échappe pas à l'ennemi redouté des villes : en 1884, un immense incendie détruit 18 maisons à proximité du futur emplacement de la *Dominion Bridge*, soit sur les rues Sainte-Marie, Saint-Louis, Saint-Joseph et la 6^e Avenue. L'année suivante, Lachine se dote d'un double réseau d'aqueduc et d'égout et en 1889 d'une « bâtisse des pompes » qui puise l'eau dans le fleuve.

Vers 1860, les conditions sont réunies pour favoriser le développement industriel : un emplacement stratégique, un bon réseau routier, des voies ferrées, la proximité du canal de Lachine, de l'énergie hydraulique, une population grandissante et de bons services municipaux.

Mais la ville a aussi quelque chose que les autres n'ont pas : parce que depuis toujours elle joue un rôle de plaque tournante, un fort esprit d'entreprise s'y est développé. Audacieuse, elle attire les développeurs de divers horizons ; cosmopolite, elle réunit enfin des gens de multiples origines, y compris des représentants des Premières Nations. Tout est mis en place pour le développement spectaculaire de Lachine-Est.

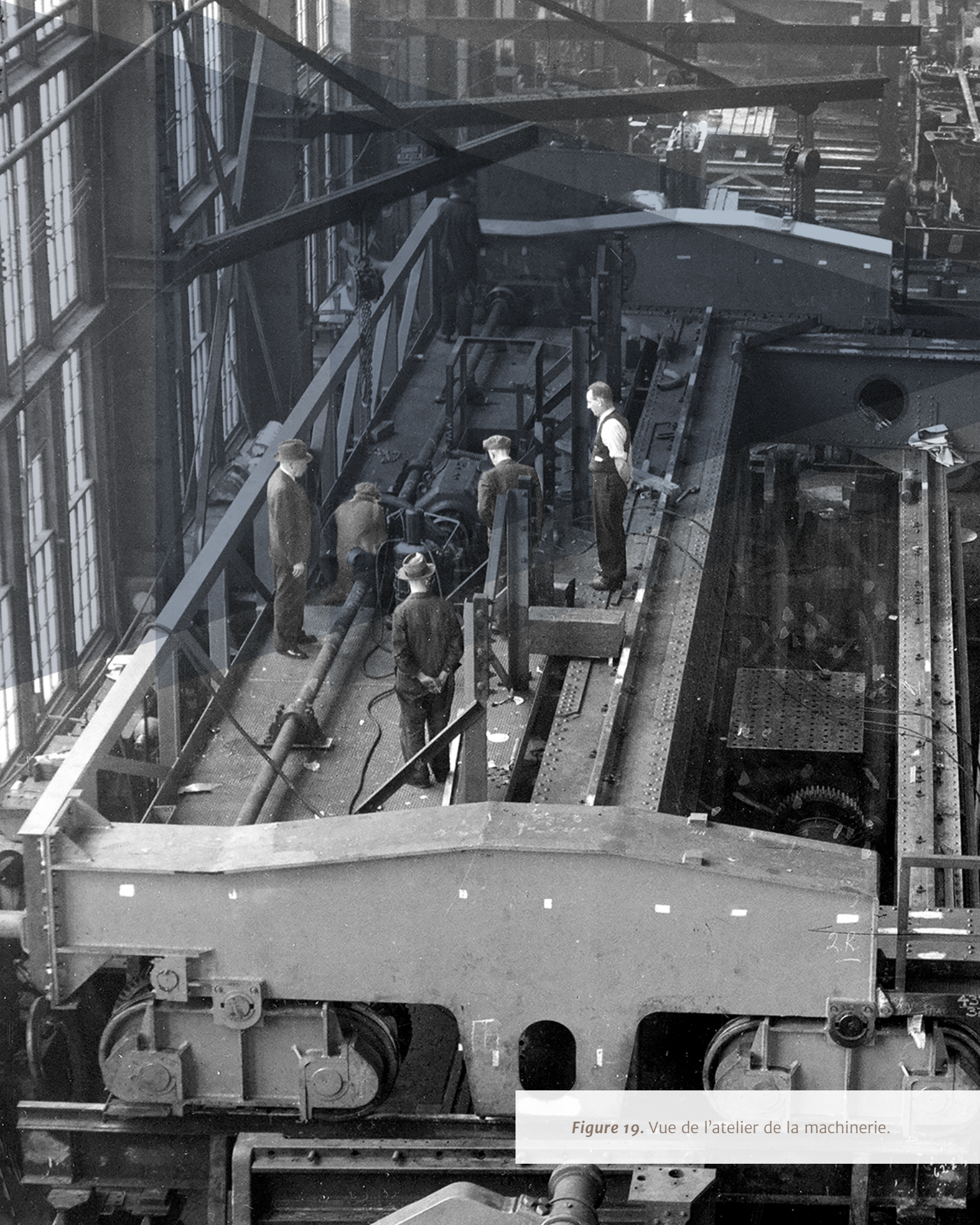


Figure 19. Vue de l'atelier de la machinerie.

UN CHÂTEAU FORT DU FER ET DE L'ACIER

UN CONTEXTE NATIONAL FAVORABLE Vers 1860, alors que le sud-ouest de Montréal connaît déjà un premier boom industriel, Lachine demeure, pour l'essentiel, une petite ville avec divers noyaux, dont celui de la brasserie *Dawes*, entourée de terres agricoles.

Or, une deuxième phase d'industrialisation se prépare autour du canal de Lachine, avec la Confédération en 1867 ; ce sera bientôt l'ère du grand développement ferroviaire à travers le pays et de l'ouverture de nouveaux marchés à l'exportation.

La politique de développement économique mise en place par John A. Macdonald en 1879 donne aussi, par ailleurs, une gigantesque impulsion, avec l'imposition d'un droit de 25 % sur les ouvrages de fer et d'acier importés. Le potentiel de développement de cette industrie devient énorme au pays et surtout à Montréal, la métropole économique.

Lachine-Est, avec ses vastes terrains libres, en bordure du canal de Lachine et bien desservi par les réseaux de transport, offre justement de magnifiques occasions aux industries lourdes. Le boom industriel y sera très rapide.

Un précurseur à Lachine-Est

James Cooper, un homme d'affaires influent, prend les devants : entre 1867 et 1874, il implante une des premières tréfilereries au pays, près de l'entrée amont du canal, soit la *Cooper Fairman Company*, qui produit des fils métalliques et barbelés. Elle aurait été située au cœur de l'actuel terrain de la *Stelfil*, ce qui en fait le point d'ancrage originel de la vocation industrielle du secteur.

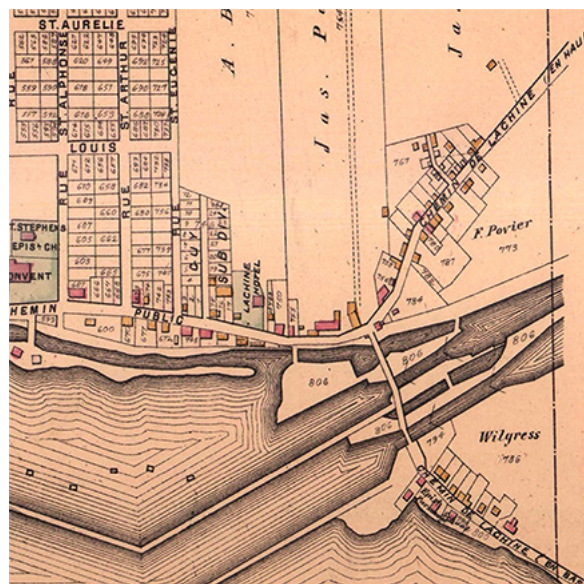
James Cooper est aussi associé à Job Abbott, un ingénieur et entrepreneur américain, installé à Toronto ; avec d'autres investisseurs, ils fondent la *Toronto Bridge Company* en 1879. Toutefois, l'éloignement des sièges sociaux des entreprises ferroviaires, situés à Montréal, limite les perspectives d'affaires. Or, un accroissement énorme de la demande de ponts est prévisible en raison de la construction imminente du réseau ferroviaire de la Compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique. La conjoncture est favorable et il ne faut surtout pas rater l'occasion.

LE BOOM INDUSTRIEL

Au début de 1882, les dirigeants et actionnaires de la *Toronto Bridge Company* décident de former une nouvelle entreprise dont le siège social sera à Montréal. Le 23 septembre 1882, une charte fédérale est émise à la *Dominion Bridge Company Limited* pour le travail du fer et de l'acier ainsi que pour la fabrication et l'installation de ponts et de structures partout au Canada. Il faut trouver un endroit pour implanter l'entreprise, que l'on souhaite déjà colossale. Une guerre d'enchères pour l'obtention de l'installation des ateliers de la *Dominion Bridge Company Limited* s'enclenche : Lachine emporte la mise, devant les autres villes.

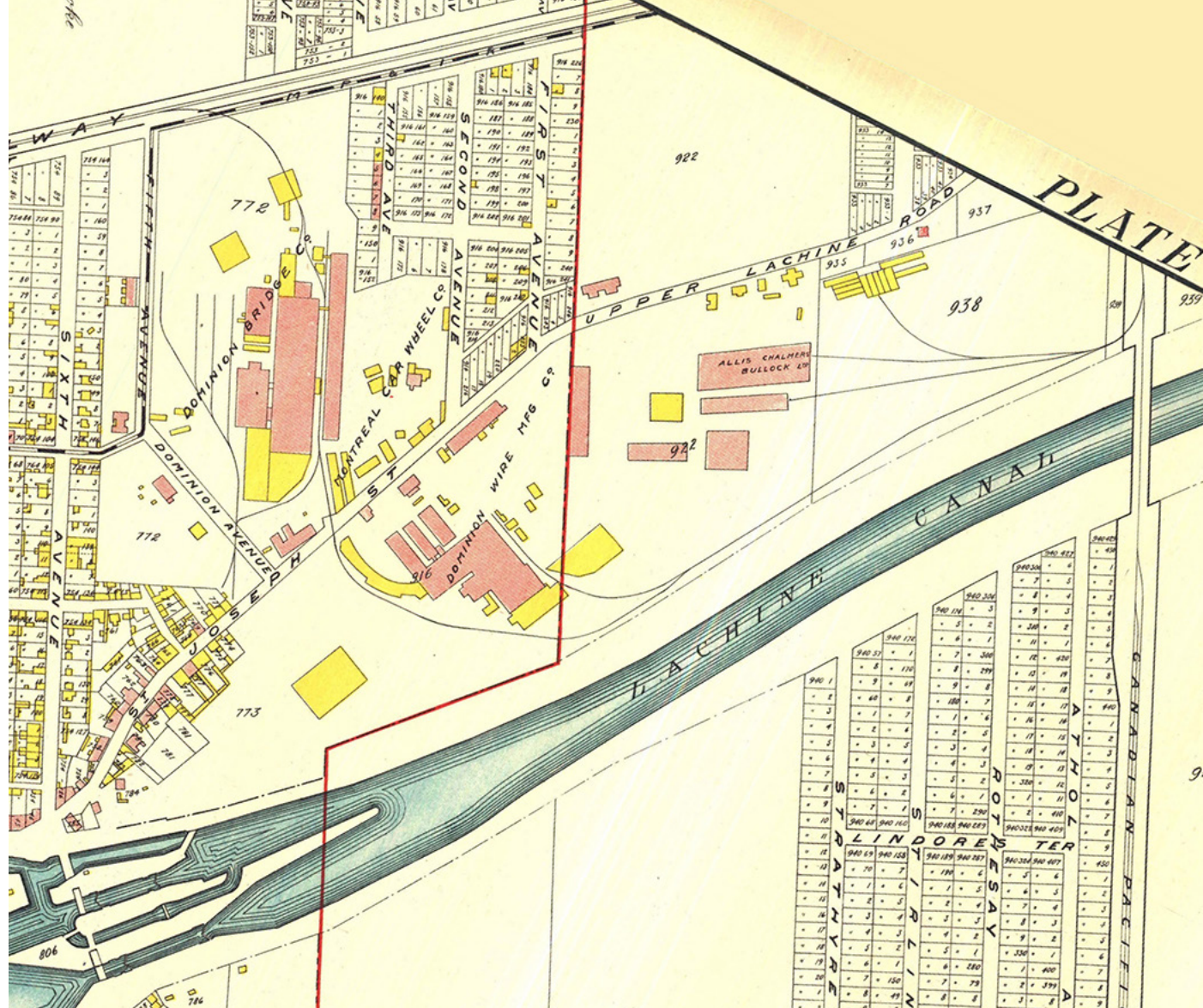
C'est une victoire décisive, car l'implantation de la *Dominion Bridge Company* est une véritable bougie d'allumage. Des industries connexes, dans le secteur du fer et de l'acier, se multiplient très rapidement à Lachine-Est. La construction accélérée de chemins de fer et les besoins du marché canadien pour du matériel de transport et de construction stimulent en effet le développement d'entreprises dans le secteur du fer et de l'acier au cours des années 1880.

Après le développement des berges du canal de Lachine dans le Sud-Ouest de Montréal, Lachine vit à son tour un boom industriel majeur.



▲ **Figure 20.** Le détail de la carte de Hopkins de 1879 montre les grands lots (772 et 773) à développer du secteur de Lachine-Est ainsi que ses commerces et habitations le long du chemin Upper Lachine. Au nord, la station de train *Lachine Locks Station* est bien visible.

Comme on le voit sur les cartes suivantes, en l'espace de deux décennies Lachine-Est change considérablement.



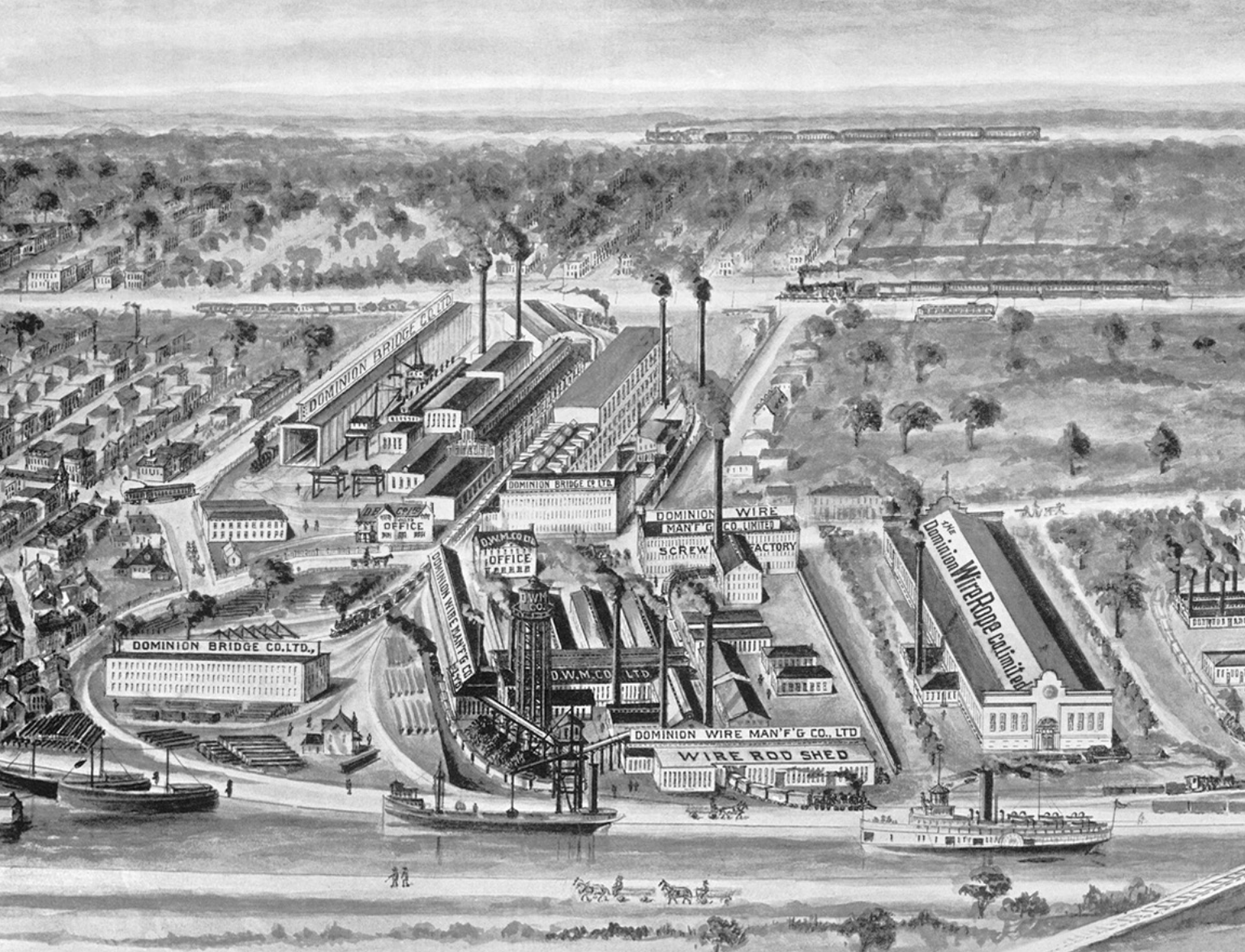
QUELQUES REPÈRES HISTORIQUES : LES INDUSTRIES DE LACHINE-EST

La plus ancienne industrie à occuper Lachine-Est appartient à James Cooper, qui fonde une des premières tréfileries au pays. La Cooper Fairman Company produisait des fils métalliques et barbelés. Implanté entre 1867 et 1874, le complexe serait le point d’ancrage originel de la vocation industrielle du secteur.

La *Dominion Bridge*, nouvellement créée, s’installe à Lachine-Est en 1883. Rapidement, elle devient la plus importante entreprise de construction de structures de fer et d’acier au Canada. Nous verrons son histoire en détail un peu plus loin.

Son implantation est suivie de près par la *Dominion Wire Rope* et la *Dominion Barb Wire* (plus tard la devenue *Dominion Wire Manufacturing*, puis la *Trefil*), les plus importantes manufactures

▲ **Figure 21.** En 1907, le complexe de la *Dominion Bridge* comporte déjà de nombreux bâtiments organisés autour de diverses voies ferrées. On observe aussi qu’un réseau de rues s’est par ailleurs développé au centre de Lachine-Est. Encore aujourd’hui, des bâtiments commerciaux ou résidentiels datant de cette époque sont présents à Lachine-Est.

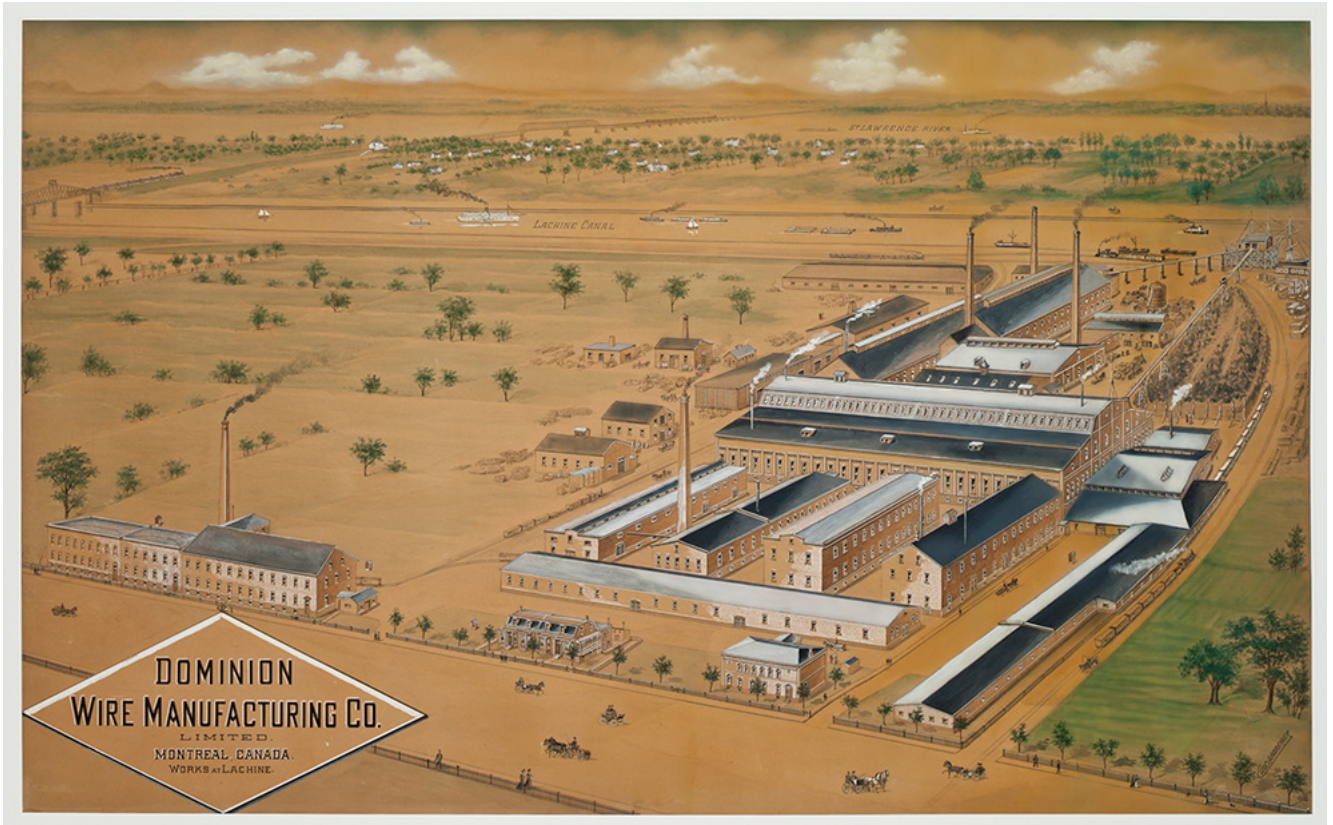


▲
Figure 22. Détail d'une vue à vol d'oiseau de Lachine-Est qui positionne la *Dominion Bridge*, la *Dominion Wire* et la *Dominion Wire Rope* vers 1909.

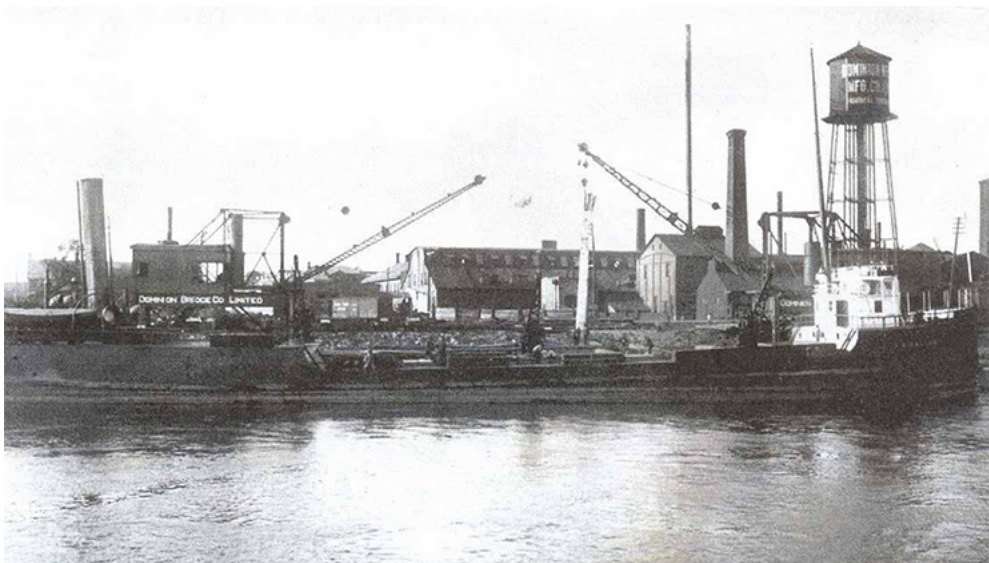
canadiennes de fil de fer à la fin du 19^e siècle. Les deux entreprises fusionneront en 1910 et seront intégrées au sein du géant industriel *Steel Company of Canada Ltd.*

Dès 1888, se trouve aussi dans le même secteur, le long du chemin Upper Lachine, la *Montreal Car Wheel*, qui fabrique des roues de tramway. Cette dernière cohabite avec la *Dominion Bridge* jusqu'en 1907. La compagnie subira diverses mutations, vendant une partie de ses terrains à la *Montreal Pipe & Foundry Company* en 1897, à la *Dominion Bridge* en 1903 et 1907, puis le restant de ses actifs à *Canadian Iron & Foundry Company*.

Du côté sud du chemin Upper Lachine, James Wright vend, en 1901, les lots 935 et 938 à la *James Cooper Manufacturing Co.*, qui fabrique des équipements électriques de 1901 jusqu'à sa faillite en 1903.



▲ **Figure 23.** Vue des installations de la *Dominion Wire Manufacturing Co. Limited* à Lachine, vers 1887. Si le dessin donne une idée du gigantisme du complexe et le met en valeur, il ne tient pas vraiment compte de l'environnement. Il s'agit d'une vue fantaisiste de l'artiste.



▲ **Figure 24.** Vue en 1911 du complexe de la *Dominion Wire Manufacturing Company* (à droite) en marge du canal de Lachine. On observe ici l'arrivée par bateau des matières premières qui sont ensuite déchargées sur le terrain des complexes industriels.

DES FILIALES AMÉRICAINES

Une caractéristique importante du début du 20^e siècle est l'implantation au Canada de filiales d'entreprises américaines visant à obtenir le monopole de certains produits : ainsi, *Allis-Chalmers Bullock*, un grand équipementier américain, s'installe à Lachine-Est en 1905.

Figure 25. *Allis-Chalmers Bullock* éclipse finalement Cooper dans la production d'équipements électriques et achète les installations de ce dernier lors de sa faillite en 1903. La compagnie prend un virage technologique et fabrique bientôt des machines électriques et des turbines hydrauliques.

On assiste également à l'achat, par des intérêts américains, d'entreprises appartenant à des actionnaires canadiens, par exemple la *Dominion Barb Wire*. Moins fréquent, le contraire se produit aussi ; c'est ainsi que la *Dominion Barb Wire* retourne dans le giron d'intérêts canadiens lors de la formation de la *Steel Company of Canada Limited*.

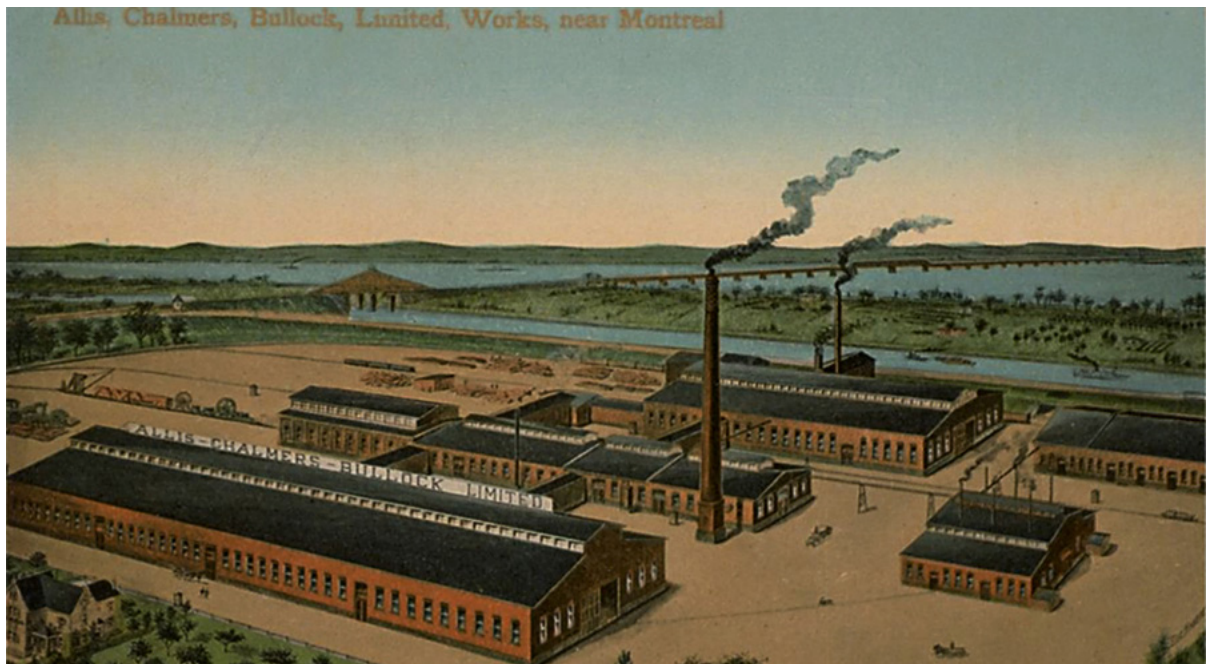


Figure 26. Intérieur d'un atelier de production entre 1914 et 1918.

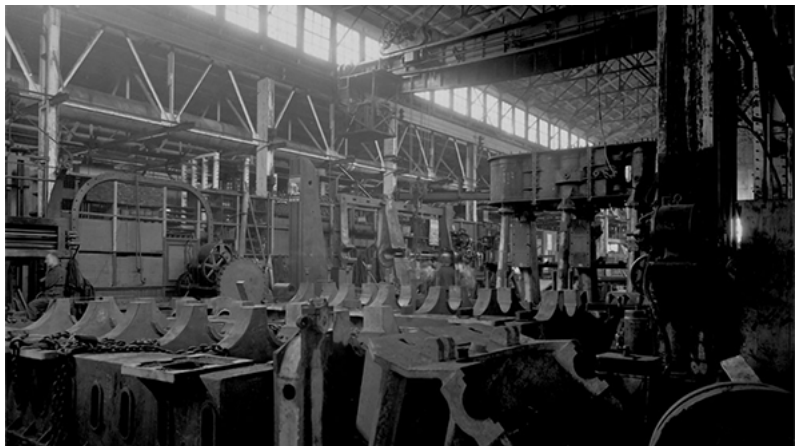
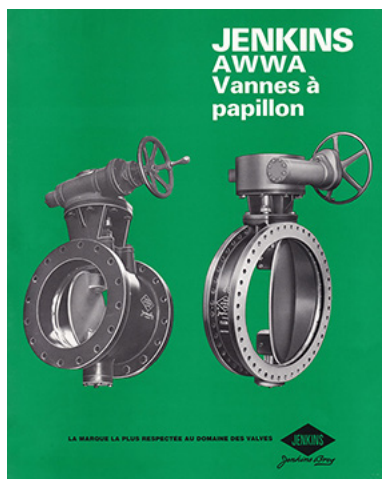


Figure 27. Exemple de produits fabriqués par la Jenkins tiré du Catalogue Jenkins Valves 1973.



La proximité de la route Montréal–Ottawa–Toronto constitue également un atout pour les industries installées à Lachine, avec la montée de l'industrie du camionnage au cours des années 1920–1930 ; c'est effectivement pour profiter de cet avantage, et des grands travaux de services publics mis en œuvre par le gouvernement durant la dépression économique, que la Jenkins achète un immense terrain à Lachine en 1929. C'est en 1931 que débute la construction de l'usine, qui deviendra la plus grande entreprise canadienne dans la fabrication de vannes et de valves, utilisées entre autres dans la construction d'aqueducs.

Créations d'entreprises, fusions, acquisitions, transformations ; la fin du 19^e siècle et, surtout, les premières décennies du 20^e siècle sont très dynamiques. Le pôle industriel de Lachine-Est devient l'un des plus importants au Canada. Dédié au fer et à l'acier, son développement est axé sur les besoins particuliers de ce secteur en matière de transports, d'équipements et de main-d'œuvre.

La carte suivante permet de s'y retrouver. Elle indique les emplacements des divers complexes ou industries qui ont choisi le secteur au fil des années.



Figure 28. Identification sur une photo aérienne de 1962 des complexes usiniers. Les entités en bleu ont été fusionnées à celles qui ont subsisté (en blanc) jusqu'au tournant du 20^e siècle.

UN CHANGEMENT D'ÉCHELLE

À l'aube du 20^e siècle, un changement d'échelle s'opère donc tant au niveau des entreprises — la plupart des géantes à l'échelle canadienne dans leur créneau — que du développement urbain à Lachine, soumis à la plus importante pression depuis les débuts de la ville. Les ouvriers arrivent en grand nombre pour travailler dans les industries avoisinantes ; ainsi, la population de Lachine passe de 3 761 âmes en 1891 à 10 699 en 1911. Les terrains en périphérie des usines s'urbanisent, les quartiers se densifient et débordent au-delà de la voie ferrée. Au cœur d'un développement industriel majeur, la ville se métamorphose.

En effet, ce que l'on considère aujourd'hui comme étant le Vieux-Lachine se déploie rapidement selon un réseau de rues en damier dans lesquelles sont érigés de petits immeubles résidentiels multifamiliaux. Par ailleurs, la ligne de chemin de fer se prolonge vers l'ouest ajoutant de nouvelles gares propices à la croissance des banlieues. Enfin, au cours des années 1920 et 1930, l'activité commerciale du boulevard Saint-Joseph migre vers la rue Notre-Dame et le développement résidentiel traverse l'emprise de la voie ferrée vers le nord.

Figure 29.
Vue des
installations
du secteur de
Lachine-Est,
en 1927.

Le paysage industriel est, lui aussi, complètement nouveau ; on passe à une échelle encore jamais vue, à la fois en hauteur et en superficie, car l'avènement de nouvelles technologies, plus complexes, et la fabrication de produits à la taille



et au poids gigantesques requièrent plus d'espace, d'immenses ateliers et entrepôts ainsi que des équipements inédits.

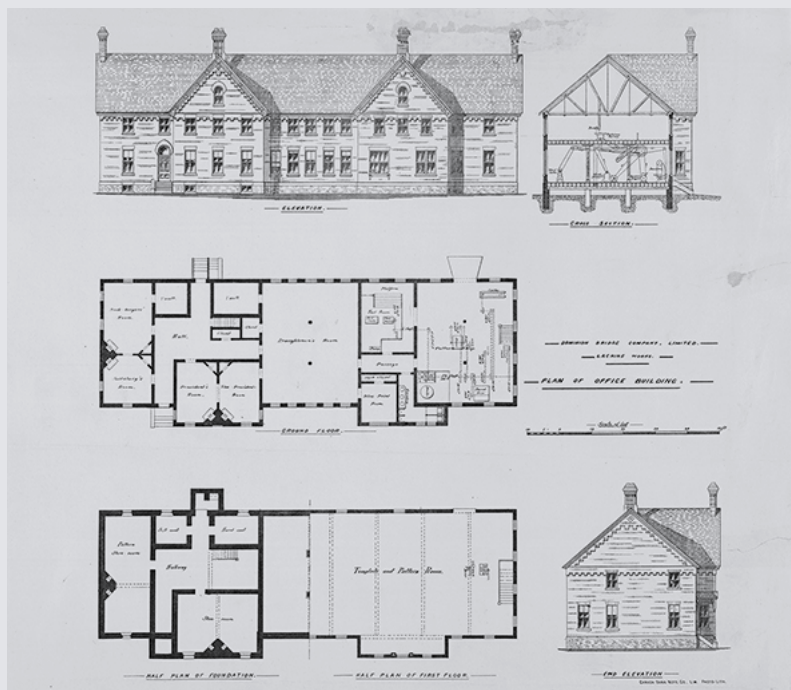
La *Dominion Bridge* est le témoin le plus éloquent de ce phénomène ; elle illustre à merveille le passage de la petite entreprise aux immenses complexes. Haut lieu du génie civil au Canada, ses installations monumentales sont étroitement imbriquées dans le tissu urbain : la *Dominion Bridge* est, sans conteste, un géant continental.

UN GÉANT : LA DOMINION BRIDGE COMPANY LTD

Tout commence en 1883 lorsque l'entreprise, nouvellement créée à partir de la *Toronto Bridge*, achète un vaste terrain de 24 acres en bordure du canal de Lachine. En 1885, un bâtiment comprenant les bureaux est d'abord construit à proximité de l'actuel boulevard Saint-Joseph, ainsi qu'un premier atelier d'usinage, une chaufferie et un entrepôt. C'est Job Abbott (1845-1896), un entrepreneur américain au parcours exceptionnel, alors président et ingénieur en chef de la compagnie, qui conçoit les bâtiments et à qui l'on doit les premiers succès de la *Dominion Bridge*.



▲ **Figure 30.** Job Abbott. Premier président de la *Dominion Bridge Company Ltd.*



▲ **Figure 31.** Plans, élévations et coupes du premier édifice administratif.

Le premier édifice administratif.

Construit en bordure nord du chemin Upper Lachine, cet édifice a depuis longtemps été démolì. L'emplacement a été ensuite occupé par les ponts roulants que l'on voit encore aujourd'hui.



▲ **Figure 32.** Façade principale du premier édifice administratif.

LES PREMIERS CONTRATS

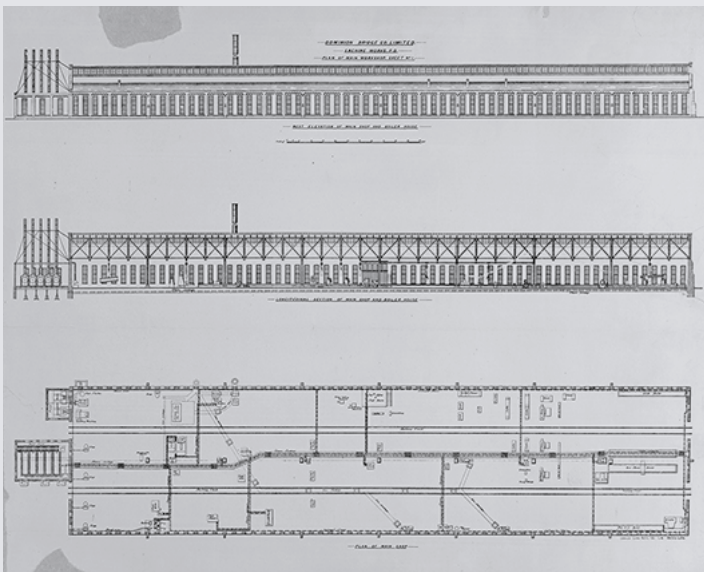
La compagnie obtient rapidement plusieurs contrats d'envergure et embauche 300 employés. La première commande est un pont au-dessus des chutes Reversing à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Il est le tout premier au Canada fait d'acier et dont la structure est de type *cantilever*, un terme anglais pour porte-à-faux.

En 1885, la *Dominion Bridge Company Limited* construit le pont de Lachine, aujourd'hui le pont Saint-Laurent, long de 1,2 kilomètre, pour la Compagnie *Atlantic & Northwest Railway* (plus tard le Canadien Pacifique). Il relie Lachine et Kahnawake, ce qui permet d'assurer une seconde liaison ferroviaire entre Montréal et les États-Unis, après celle du pont Victoria, construite pour le Grand Tronc.

L'atelier initial

L'atelier, dont il ne reste que peu de traces, est un bel exemple d'architecture industrielle fonctionnaliste, caractérisée notamment par le rythme des fenêtres et par le très bel appareillage de brique rouge. À l'époque, il est considéré comme l'atelier d'usinage le plus considérable et le mieux équipé du continent. Son emplace-

ment est central et tout le complexe s'organise autour de ce premier atelier bordé de part et d'autre par des rails. Ces derniers permettront en effet d'amener dans un premier temps les matières premières, entre autres le fer en provenance de Grande-Bretagne, du canal à l'usine. Les produits finis de l'usine peuvent ensuite être expédiés via le canal ou le chemin de fer. Dès 1885, La *Dominion Bridge* est desservie par les voies ferrées du Grand Tronc, au nord, et du Canadien Pacifique, près du canal. La compagnie possédera donc ses propres locomotives et wagons et les voies de desserte se multiplieront au fil des années.



▲ **Figure 33.** Plan, coupe et élévation de l'atelier principal.



▲ **Figure 34.** L'atelier principal vu de l'extrémité sud, vers 1885.

La structure novatrice, qui présente lors de son ouverture le plus long treillis continu au monde, permet de construire ce pont deux fois plus rapidement, pour un coût trois fois moindre, que le pont Victoria ! Encore à ses débuts, la *Dominion Bridge* établit rapidement sa réputation avec ces ponts qui impressionnent et qui font date.

À l'époque, la majeure partie des commandes proviennent des compagnies ferroviaires, surtout du Chemin de fer Canadien Pacifique, dont l'ambition est de relier l'Est et l'Ouest de l'immense pays qu'est devenu le Canada avec la Confédération en 1867. La *Dominion Bridge* a justement été créée pour profiter de cette prodigieuse demande ; elle obtient progressivement la majorité des contrats de ponts métalliques pour la construction du chemin de fer transcanadien et devient le principal contracteur du gouvernement et du Canadien Pacifique. Elle réalise aussi de très nombreux ponts dans diverses régions du Québec, car le gouvernement du Québec souhaite

Figure 36. Le pont ferroviaire Saint-Laurent, construit en 1885, puis élargi et renforcé en 1913.



Figure 35. Le pont de Reversing Falls, au Nouveau-Brunswick.

Un premier pont *cantilever* au pays

Un pont *cantilever* repose sur des piliers ancrés au fond de l'eau ou de part et d'autre d'un obstacle. Son tablier est constitué de poutres en porte-à-faux, tendues entre ces piliers. Cette superstructure permet de supporter des charges plus lourdes et d'avoir de grandes portées libres, par exemple lorsqu'une distance importante est à franchir au-dessus d'un cours d'eau.

Les Dawes et la *Dominion Bridge*

La famille Dawes, dont plusieurs membres sont tour à tour conseillers municipaux ou maires de Lachine, est très consciente des retombées économiques potentielles pour la municipalité si la *Dominion Bridge* s'installe à Lachine. Une subvention de 10 000 \$ est donc offerte ainsi qu'une exemption de taxes pour une période de 20 ans, le tout pour un immense emplacement de 24 acres. En contrepartie, la compagnie s'engage à employer des Lachinois.

James Pawley Dawes II, petit-fils de Thomas Dawes, devient par ailleurs l'un des principaux actionnaires de la *Dominion Bridge Company Limited* : simple administrateur en 1890, il en sera le vice-président de 1893 jusqu'à sa mort en 1907, soit au cours de la période où la compagnie acquiert une envergure nationale. James Pawley Dawes II utilise par ailleurs ses contacts politiques pour favoriser le développement de la compagnie. Ainsi, en 1890, il rencontre le premier ministre Honoré Mercier et des membres de son cabinet pour convaincre le gouvernement de ne plus accorder de traitement préférentiel aux constructeurs de ponts belges.

Par la suite, le gouvernement confie à la *Dominion Bridge Company Limited* la plupart de ses contrats de construction de ponts dans les villes et comtés du Québec afin d'améliorer le transport en région.

quant à lui, au tournant du 20^e siècle, améliorer les infrastructures routières.

SUCCÈS ET DIVERSIFICATION

À la fin des années 1880, en position avantageuse dans son secteur, la *Dominion Bridge* diversifie rapidement ses activités et se lance dans la fabrication de structures d'acier utilisées pour la construction d'édifices. C'est le début d'une ère nouvelle et la métropole, à l'image de New York et de Chicago, a besoin d'édifices construits en hauteur pour son centre-ville : bureaux d'entreprises, sièges sociaux de banques, compagnies d'assurance et autres. Les structures d'acier constituent déjà 28 % de la production totale de l'usine vers 1890.

Il faut bientôt agrandir : en 1896 ou 1897, un petit atelier de machinerie est construit et un autre terrain est acquis pour ériger une nouvelle fabrique de structures. C'est le début d'une longue période de développement au cours de laquelle la demande pour des structures d'acier croît rapidement. Pendant plusieurs années, la compagnie agrandit régulièrement ses installations et accroît sa capacité de production.

De 1900 à 1914, la *Dominion Bridge* profite encore du boom ferroviaire canadien et de l'expansion des tramways pour obtenir une part substantielle de ces marchés lucratifs. Entre 1907 et 1912, la *Dominion Bridge* s'agrandit une fois de plus et occupe les installations de la *Montreal Car Wheel* qu'elle a acquises. En 1912, elle emploie 1200 personnes.

LE PONT DE QUÉBEC : LA HUITIÈME MERVEILLE DU MONDE

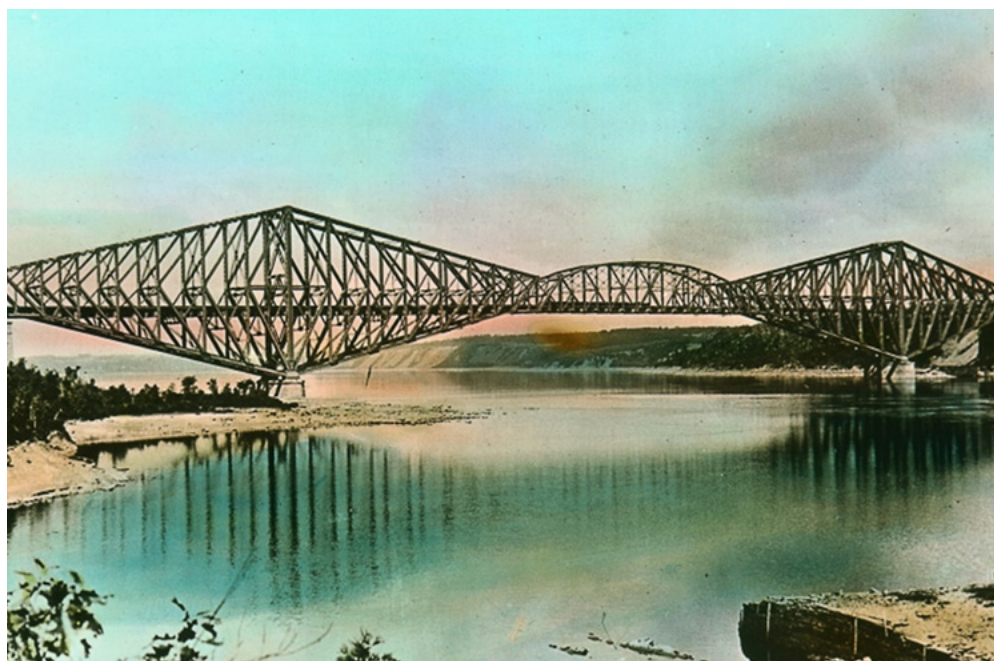
En 1910, la compagnie souhaite ardemment obtenir le contrat pour réaliser le pont de Québec. En soi, le défi technique est déjà colossal ; il se double du fait que le premier chantier confié à la *Phoenix Bridge Company* de Pennsylvanie a causé la mort de 76 personnes lorsque le pont inachevé s'est écroulé dans le fleuve. L'onde de choc de la catastrophe a durement affecté Kahnawake ; 33 travailleurs mohawks meurent dans les décombres du pont, faisant 25 veuves et 53 enfants orphelins. La *Dominion Bridge*, qui emploie de nombreux Mohawks depuis 1885, est certainement sensible au désastre.

Pour obtenir le contrat, la *Dominion Bridge* s'associe à la *Canadian Bridge*, de Walkerville, Ontario et forme la *St Lawrence Bridge Company*. Une usine est érigée pour l'occasion à Rockfield, près du canal de Lachine, d'où les immenses pièces

d'acier partent vers Québec par train. Mais le 11 septembre 1916, alors que la partie centrale pré-fabriquée est élevée par des vérins hydrauliques pour être rattachée aux deux sections rebâties, le pont s'effondre à nouveau, causant la mort de 13 personnes.

Le 22 août 1919, après plusieurs tests, le pont de Québec est finalement inauguré. À l'époque, l'ouvrage d'art est qualifié de « huitième merveille du monde » ! Considéré à juste titre comme un chef-d'œuvre de génie civil et d'architecture, avec une travée longue de 549 m, le pont de Québec détient le record du monde du plus long pont *cantilever*. Il a été désigné en 1987 *Monument historique international du génie civil* par l'*American Society of Civil Engineers* et par la Société canadienne de génie civil, et déclaré en 1996 *Lieu historique national* par le gouvernement canadien.

Le pont de Québec détient le record du monde du plus long pont *cantilever*.



◀ **Figure 37.** Le pont de Québec vers 1920.

En 1919, la *St. Lawrence Bridge Company*, revenue dans le giron de la *Dominion Bridge*, devient la filiale *Dominion Engineering and Machinery Company Limited* (plus tard la *Dominion Engineering Works*); la compagnie se lance dans la fabrication de machinerie industrielle, notamment dans le domaine des pâtes et papiers. Au cours des années 1920, la *Dominion Bridge* renforce sa position sur le marché en procédant à l'acquisition d'un certain nombre de compagnies canadiennes.

LA DOMINION BRIDGE EN 1915-1916

En 1916, la *Dominion Bridge* est une des entreprises de ponts parmi les plus modernes et les plus performantes du continent. Elle emploie les meilleurs ingénieurs au pays. Ses clients sont nombreux et prestigieux : plusieurs compagnies ferroviaires telles

Figure 38. Photographie
aérienne du secteur
Lachine-Est vers 1915.



le Canadien Pacifique, le Grand Tronc, le *National Transcontinental*, l'*Intercolonial Railway*, mais aussi le gouvernement canadien et bien des gouvernements provinciaux, dont ceux du Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique, de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario. Elle possède des usines dans l'Ouest du pays, mais le complexe de Lachine demeure le plus important. Plusieurs photographies ou dessins datant de cette époque donnent une bonne idée de ce qu'était alors « la Bridge » à Lachine-Est.

Un complexe gigantesque, relié au canal et aux voies ferrées

Ce schéma du complexe usinier de la *Dominion Bridge* en 1915 montre bien l'articulation de l'ensemble, à partir du canal (1) et jusqu'aux voies ferrées du Canadien Pacifique (2) à proximité et celles du Grand Tronc (18) à l'autre extrémité. On discerne bien les zones d'entreposage (16 et 17) avec leurs ponts roulants pour déplacer les lourdes pièces, de même que la fonderie où sont coulés les matériaux (12).

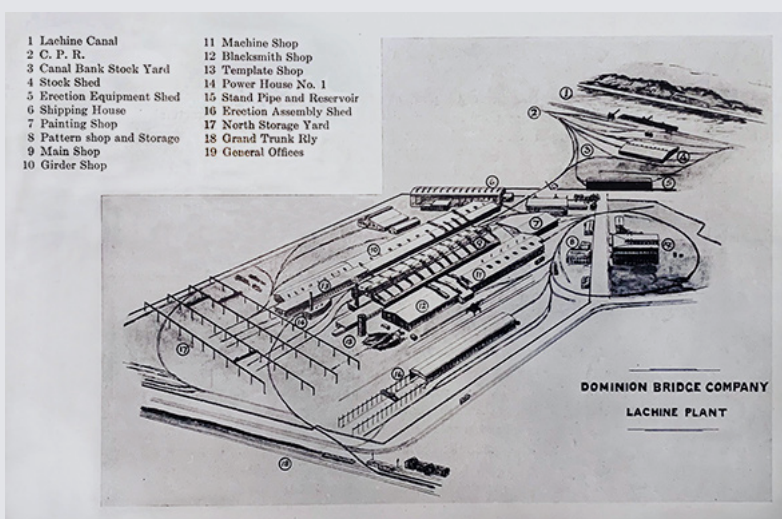
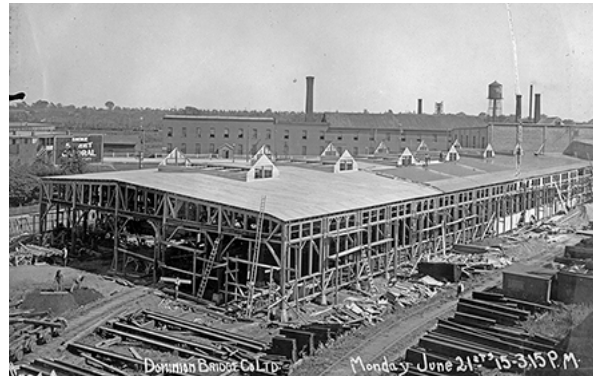


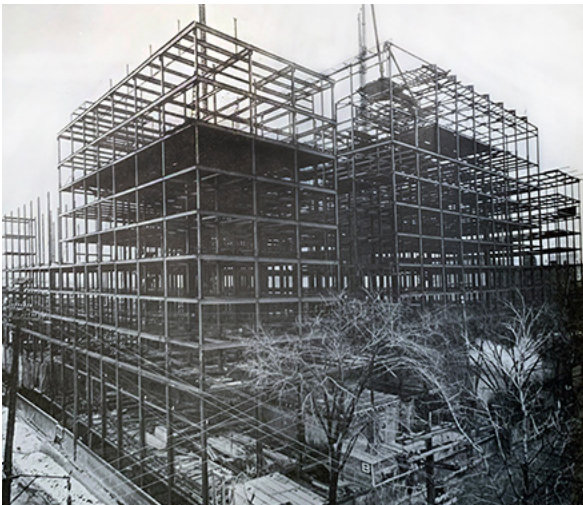
Figure 39. Axonométrie du complexe de la *Dominion Bridge* en 1915.



▲ **Figure 40.** Vue des installations de la *Dominion Bridge* vers 1915. Deux modes de construction se côtoient. À droite, une bâtisse en maçonnerie de briques avec des lanterneaux et, au centre, deux bâtiments sont à charpente d'acier revêtue de tôle et sont très largement fenêtrés.



▲ **Figure 41.** Construction de l'atelier de charpente en 1915; il est possible d'observer ici, les nouvelles techniques de construction qui offrent une grande flexibilité d'aménagement, des possibilités futures d'expansion et beaucoup d'éclairage naturel.



▲ **Figure 42.** Construction de l'hôtel Mont-Royal en mars 1922.

fer du Grand Tronc (1899-1902), la Gare Windsor (1911), le pavillon Ross Memorial de l'hôpital Royal-Victoria (1914-1916), le palais de justice aujourd'hui l'édifice Ernest-Cormier (1921-1926), l'Hôtel Mont-Royal (maintenant les Cours Mont-Royal, 1922), l'Hôtel de ville de Montréal à la suite de l'incendie (1922), la Croix du mont Royal (1924), l'ancien Forum (1924), l'édifice de la Royal Bank of Canada-RBC (1927), l'édifice de la Bell Telephone Company (1928), l'édifice de la Sun Life Insurance Company (1931), le pont Honoré-Mercier (1934).

Mais le contrat le plus important de ces années est celui du pont du Havre, aujourd'hui le pont Jacques-Cartier, construit à partir de 1925 et inauguré en 1930 :

DES CONTRATS VERTIGINEUX

Les efforts de diversification et les nombreux contrats permettent à la Dominion Bridge d'être bien moins affectée que d'autres compagnies par la récession économique de 1930, comme en témoignent les travaux majeurs d'agrandissement de l'usine. Il faut dire que depuis le début du 20^e siècle, et ce rien qu'à Montréal, ses contrats sont vertigineux.

On lui doit notamment la structure métallique des édifices et ouvrages montréalais suivants : l'ancien siège social de la compagnie de chemins de



▲
Figure 43. Construction du pont du Havre (Jacques-Cartier).

La Dominion Bridge,
responsable de
la construction de la
superstructure du pont
Jacques-Cartier.

la *Dominion Bridge* obtient la somme importante de 7 millions de dollars pour l'érection de la superstructure du pont en acier.

La compagnie œuvre aussi ailleurs, par exemple à Québec où on lui doit, entre autres, la structure du Château Frontenac (1892 et 1926) et de l'édifice de la *Price Brothers* (1929). Finalement, elle est présente partout au Canada en réalisant la plupart des ponts ferroviaires du

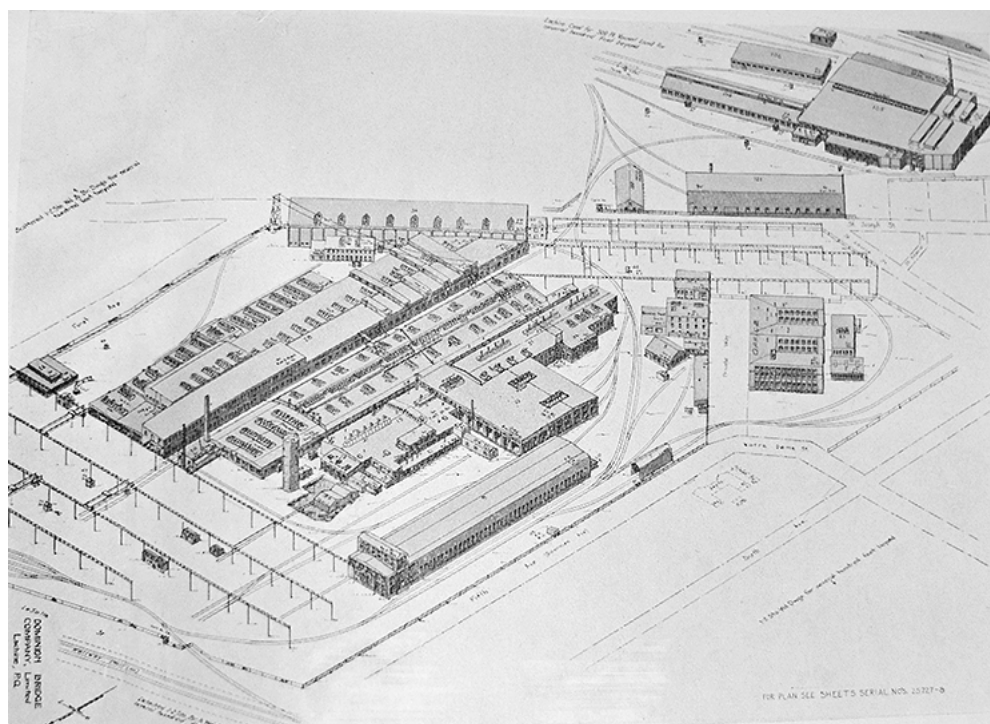
Canadien Pacifique entre Montréal et Vancouver, mais aussi des ponts routiers comme le *Lion's Gate Bridge* de Vancouver, en 1937.

Grâce aux investissements massifs de l'économie de guerre, Montréal sort de la Seconde Guerre mondiale avec une structure industrielle plus forte et une capacité de production plus grande. Lachine-Est prendra bientôt une autre expansion et la *Dominion Bridge* sera, plus que jamais, sollicitée.

La Grande Dépression à Lachine-Est

À la veille de la grande crise économique, près de 15 000 navires empruntent annuellement le canal de Lachine et les industries de Lachine-Est sont prospères, du moins pendant la Première Guerre mondiale grâce aux importantes commandes militaires. En 1929, c'est la crise économique. En raison de sa population fortement ouvrière, le quartier à proximité de la *Dominion Bridge* est gravement affecté par la Grande Dépression. Au plus fort de la crise, des denrées alimentaires sont mises sur pied par le curé et certains paroissiens. Nombre de petits propriétaires perdent leur maison. Des chômeurs défilent dans les rues de Lachine afin de rappeler aux élus leurs promesses.

Certaines entreprises appartenant à l'industrie lourde, par exemple celles qui fabriquent du matériel de transport roulant, connaissent alors des difficultés. Mais d'autres facteurs tempèrent le ralentissement : la politique de travaux publics des gouvernements et le développement de l'industrie du camionnage constitueront des atouts pour les industries installées à Lachine-Est.



◀ **Figure 44.** Schéma du complexe usinier de la *Dominion Bridge* en 1936. Depuis 1915, de nombreux bâtiments ont été ajoutés au complexe. À noter : une nouvelle section de ponts roulants borde dorénavant le boulevard Saint-Joseph ; ce sont ces vestiges que l'on peut encore voir aujourd'hui.

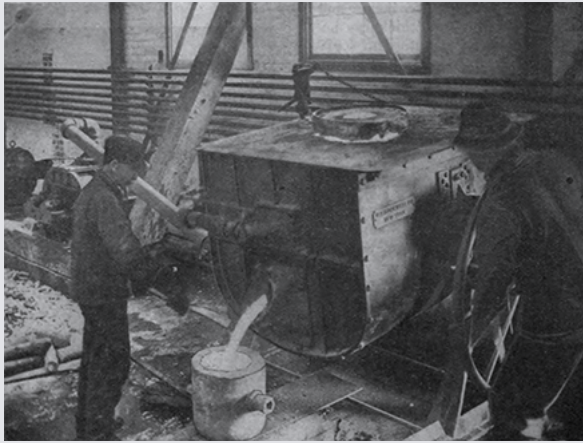


Figure 45. Four basculant spécial pour la fusion des lingots de cuivre à la *Dominion Cooper Products*.

L'effort de guerre : la *Dominion Bridge* au temps des deux Guerres mondiales

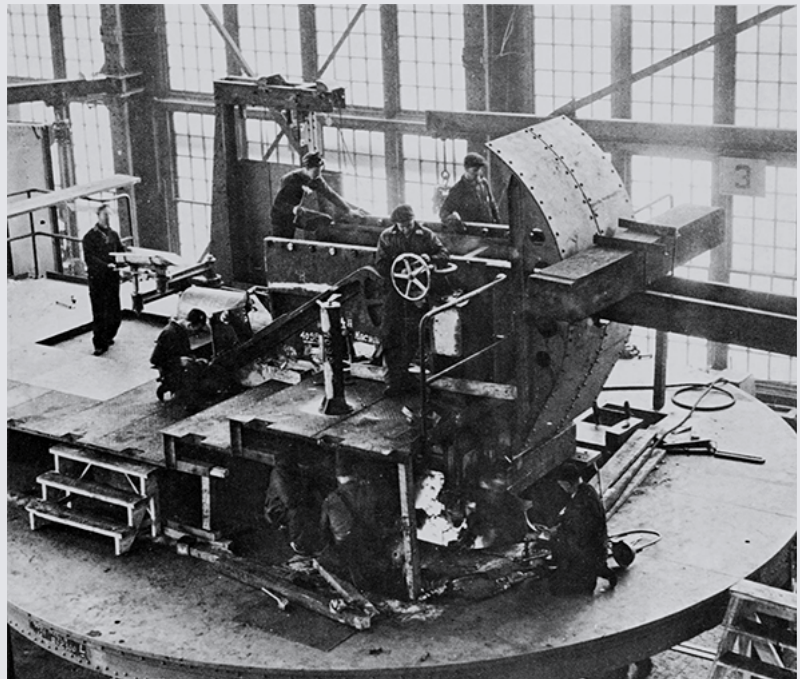
Déjà gigantesque, le complexe de la *Dominion Bridge* est devenu sept fois plus important qu'à son origine et en 1916, les ateliers sont à nouveau modifiés et agrandis afin de pouvoir produire, entre autres, des munitions dans l'une de ses filiales, la *Dominion Cooper Products Co*.

La Deuxième Guerre mondiale offre à nouveau des perspectives intéressantes pour les industries du fer et de l'acier, qui se reconvertissent pour participer à l'effort de guerre. Le Canada devient alors la seconde nation exportatrice

dans le monde. La ville de Lachine connaît même une croissance rapide : elle passe de 15 404 habitants en 1921 à 20 051 en 1941.

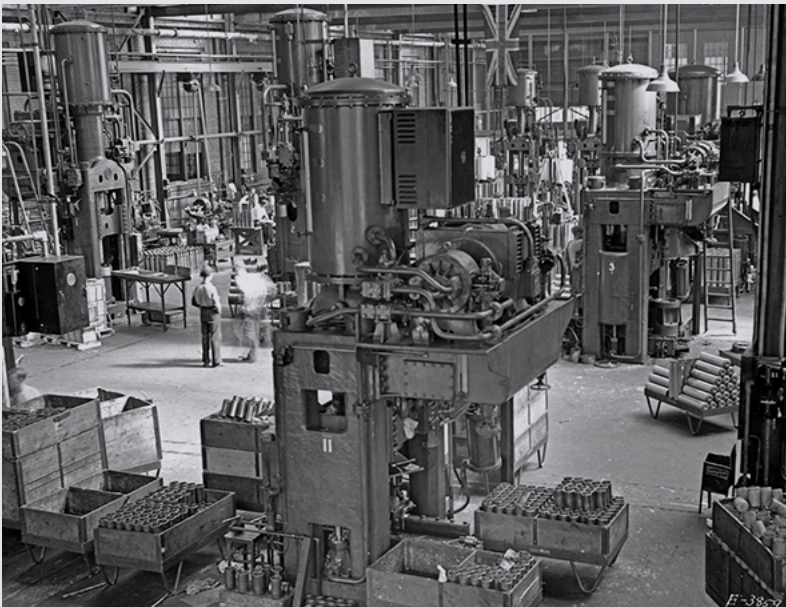
Durant la Seconde Guerre mondiale, la *Dominion Bridge* produit, entre autres, des munitions, 120 000 tonnes de fer pour les structures d'acier de nouvelles usines ainsi que des coques de navire, qui sont expédiées, séparément ou assemblées, par train à l'usine d'assemblage de la *United Shipyards Limited* de Montréal. En 1941, la *Dominion Bridge* emploie 1 600 travailleurs ; sa rapidité de production et son ingéniosité sont, une fois de plus, reconnues à travers le pays.

Figure 46. Les canons côtiers à longue portée ont été démontés et pratiquement reconstruits pour permettre une meilleure manipulation des obus et une meilleure protection des artilleurs. Il s'agit de l'une des nombreuses activités de guerre dans lesquelles la *Dominion Bridge* a été engagée de 1939 à 1945.





▲ **Figure 47.** La Dominion Bridge Compagny, entre 1939 et 1945. De nombreuses femmes sont engagées lors des deux conflits mondiaux.

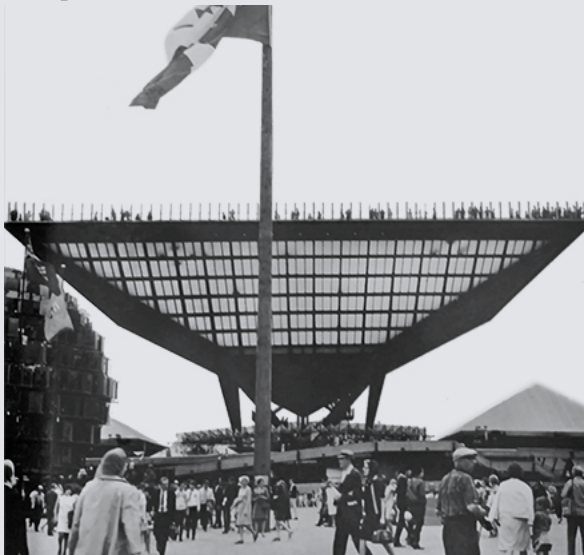


▲ **Figure 48.** Atelier de fabrication de douilles pendant la Deuxième Guerre mondiale.

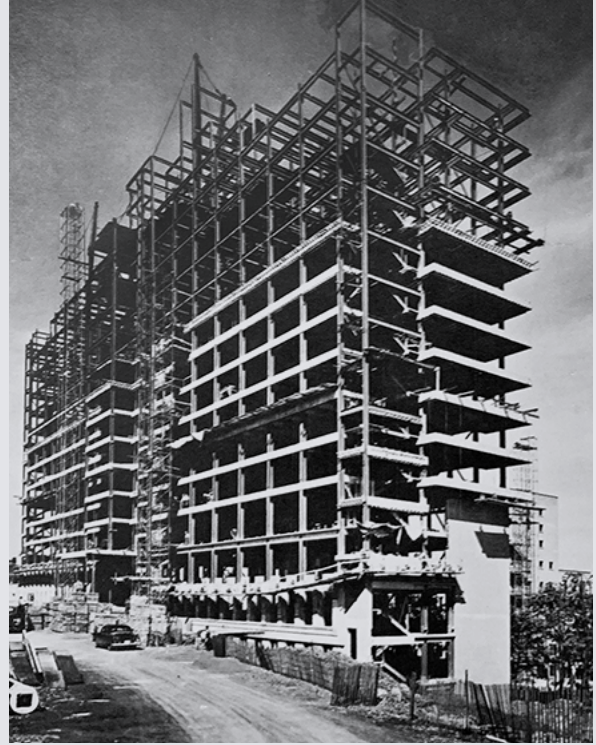
La Dominion Bridge façonne le paysage montréalais

Rien qu'à Montréal, les exemples de chantiers sur lesquelles la *Dominion Bridge* a travaillé durant les années 1950 et 1960 sont étourdissants. Voici quelques exemples de ces réalisations, qui marquent encore le paysage montréalais aujourd'hui :

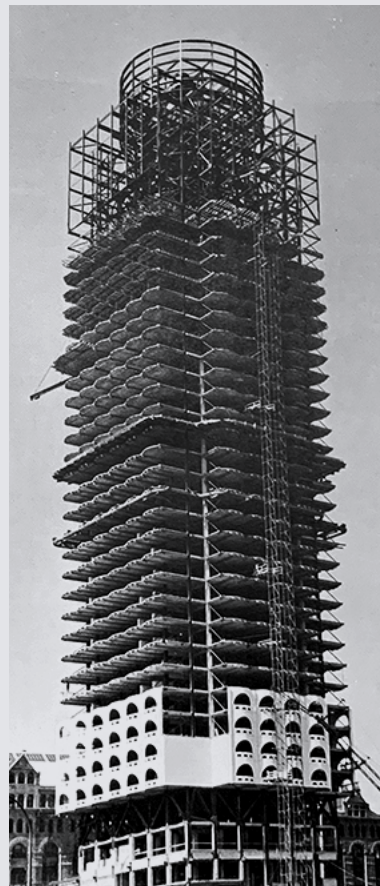
- Le *Montreal General Hospital*-MGH (1953) ;
- L'Hôtel Reine-Élisabeth de Montréal (1954) ;
- Les antennes de télévision du mont Royal (1961) ;
- La Place Ville-Marie de Montréal (1961) ;
- L'édifice de la *Canadian Imperial Bank of Commerce*-CIBC (1961) ;
- Le pavillon Hall de la Concordia University sur la rue Maisonneuve à Montréal (1965) ;
- L'Hôtel Château Champlain de Montréal (1967).
- Le pavillon du Canada Katimavik pour Expo 67



▲ **Figure 50.** Le pavillon Katimavik, représentant le Canada lors de l'Exposition universelle de 1967 à Montréal. La pyramide inversée avait un cadre creux en acier et pesait plus de mille tonnes.



▲ **Figure 49.** Construction de l'Hôpital général de Montréal dont la structure est achevée en 1953.



◀ **Figure 51.** Construction de Le Château Champlain.

LES TRENTE GLORIEUSES

Les années entre 1946 et 1975 sont souvent surnommées les « Trente Glorieuses » en raison de la forte croissance économique et de l'amélioration des conditions de vie que connaît alors la grande majorité des pays développés.

La *Dominion Bridge* poursuit effectivement son expansion sur le continent nord-américain à partir de 1945, tout en continuant à obtenir de très lucratifs contrats qui nécessitent une importante main-d'œuvre.

APOGÉE ET DÉCLIN À LACHINE-EST

Au cours des années 1950, les entreprises commencent à automatiser leur production, ce qui leur permet d'augmenter d'autant leur productivité tout en réduisant leur personnel. Le corridor industriel du canal de Lachine, presque complètement occupé, maintient essentiellement la même diversité de production. Désormais, l'implantation ou l'agrandissement de nouvelles usines se réalise toutefois plus difficilement, ce qui n'exclut pas, cependant, les fermetures et l'introduction de nouveaux joueurs.

Le canal fait l'objet de maintes améliorations jusqu'en 1959 : de l'électrification des écluses (1909), le remplacement de sections des murs de pierre par des murs en béton, l'ajout de couronnements en béton et enfin l'intervention plus importante que constitue l'élargissement du canal à la largeur actuelle.

Ces travaux sont effectués même si, dès 1921, les autorités estiment que le canal de Lachine, prisonnier de la dense zone industrielle qu'il a engendrée, ne peut plus être élargi pour accommoder des bateaux de gabarits plus importants. Il ne peut plus jouer ainsi son rôle de terminus maritime, servant à la fois de port de mer pour les transocéaniques et de port intérieur pour la batellerie des Grands Lacs.

Au fil des années, les pressions croissent donc pour la construction d'une véritable voie maritime adaptée aux nouveaux besoins en transports. Une commission conjointe canado-américaine des voies navigables en eau profonde est créée afin d'étudier la faisabilité du projet en 1949. Et en septembre 1954, les travaux de construction commencent.

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT : LE DÉBUT DE LA FIN

La Voie maritime du Saint-Laurent est finalement ouverte à la navigation en 1959 ; ses écluses longues de plus de 223 m, larges de plus de 24 m et sa profondeur de 9,1 m permettent à des vaisseaux de tonnage importants de transiter par

Expansion sur le continent nord- américain à partir de 1945.

Figure 52.

Inauguration officielle de la voie maritime du Saint-Laurent le 26 juin 1959.



Portrait de Lachine-Est en 1962

Le Répertoire des manufactures de la province du Québec de 1962 dresse un portrait des entreprises qui étaient en fonction sur le territoire de Lachine-Est et leur secteur d'activité, avant que s'amorce la décroissance.

NOM DE LA COMPAGNIE	ADRESSE	SECTEUR D'ACTIVITÉ
DOMINION BRIDGE CO LTD	555, NOTRE-DAME	ÉLÉMENTS DE CHARPENTES MÉTALLIQUES
STEEL CO OF CANADA LTD	75, SAINT-JOSEPH	TRÉFILERIES
CANADIAN ALLIS-CHALMERS LTD	125, SAINT-JOSEPH	MACHINES ET MATÉRIELS DIVERS
BURLINGTON HOSIERY CANADA LTD	130, SAINT-JOSEPH	BAS ET CHAUSSETTES
JENKINS BROS LTD	170, SAINT-JOSEPH	PRODUITS MÉTALLIQUES DIVERS
TAMPER LTD	160, SAINT-JOSEPH	MATÉRIEL ÉLECTRIQUE INDUSTRIEL
DOMINION WIRE ROPE LTD	175, SAINT-JOSEPH	TRÉFILERIES

le Saint-Laurent, de l'Atlantique jusqu'aux Grands Lacs. La construction des 189 milles (306 km) de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario est reconnue comme un des hauts faits historiques en matière de génie.

Cet ouvrage marque le début du déclin pour le canal Lachine. Le transbordement obligatoire des marchandises, qui faisait la fortune de Montréal, n'existe plus et tant le canal que les voies ferrées sont délaissés en faveur de ce nouveau concurrent en matière de transport. Mais pour la ville de Lachine, il n'est pas encore question de déclin, du moins au cours de ces premières années. En dépit de l'inauguration de la Voie maritime, les années 1960 sont prospères grâce aux industries qui demeurent performantes.

La vigueur de l'emploi, les réseaux routiers et un accès plus facile à la propriété pour les familles expliquent qu'entre 1941 et 1971, la population de Lachine va plus que doubler, passant de 20 051 à 51 220 habitants.

FERMETURES ET LENTE DÉCROISSANCE

Pour Lachine-Est toutefois, le déclin commence. En 1969, le canal n'est plus utilisé à des fins de navigation que par une seule usine de Lachine-Est, soit la *Dominion Bridge*. Par contre, l'utilisation de l'eau à des fins industrielles demeure très élevée (25 millions de gallons d'eau par jour en moyenne). Plusieurs industries envoient également leurs eaux usées dans le canal, comme c'est le cas des trois industries de Lachine-Est qui bordent la voie d'eau.

Le canal de Lachine ferme définitivement ses portes à la navigation commerciale le 4 novembre 1970.

Délaissé, partiellement comblé en 1965, le canal de Lachine ferme définitivement ses portes à la navigation commerciale le 4 novembre 1970.

Dans les années 1970, la *Dominion Bridge* est encore prospère ; elle possède toujours

23 usines, dont 4 américaines, et emploie 7 200 personnes. Cependant au cours de cette même décennie, on assiste à un net glissement des activités administratives de la *Dominion Bridge* vers les États-Unis ainsi qu'à une vague d'acquisition de compagnies. En 1977, son siège social est déplacé de Montréal à Hanover, New Hampshire. La multinationale compte alors 77 usines à travers le monde et emploie plus de 22 000 personnes. Elle change de nom en 1981 pour devenir *AMCA International*.

En 1994 la société de portefeuille Le Groupe Cedar, qui se spécialise dans les domaines de l'énergie du transport et de l'immobilier acquiert l'entreprise et rapatrie le siège social à Lachine. La compagnie et sa filiale, *Industrie Davie*, font faillite en 1998 et sont rachetées par le Groupe ADF et le Fonds de solidarité de la FTQ, à la suite de la mobilisation et de la protestation des syndicats. Elle est à nouveau vendue en 2003, cette fois à l'entreprise *Cintube*, un ancien partenaire de la *Dominion Bridge*, spécialisé en cintrage de précision de tubes, tuyaux, poutres et profilés. Une partie importante de ses installations situées au nord du boulevard Saint-Joseph fait l'objet d'une transaction en septembre 2020.

ET LES AUTRES INDUSTRIES DE LACHINE-EST ?

Après la fermeture du canal, les autres industries de Lachine-Est tiennent le coup quelques années, jusqu'à ce que la désuétude de leurs installations ou les coûts d'entretien trop élevés les forcent à fermer ou à déménager.

La *Jenkins* cesse ses activités en 1991, bientôt imitée par l'*Allis-Chalmers* en 2000, la *Dominion Bridge* en 2003, et enfin la *Stelfil*, devenue *Mittal*, en 2008.

Avec le déclin de l'industrie manufacturière, une partie de la population quitte Lachine à partir de 1971, à la recherche de nouveaux emplois et de nouveaux lieux de vie. La rue Notre-Dame périclite, affectée par les départs et par le déplacement des activités commerciales vers les centres d'achat en périphérie.

De 51 220 personnes en 1971, Lachine passe à un creux historique en 1986 avec 39 850 habitants, soit une perte de plus de 22 %.

De l'épopée que nous venons de raconter, que reste-t-il à Lachine-Est? Son panorama aujourd'hui ne ressemble à nul autre. Car le secteur est encore porteur d'un riche patrimoine industriel, dont les composantes sont à la fois matérielles et immatérielles. Les deux prochains chapitres proposent un tour d'horizon de cet héritage exceptionnel.



▲ **Figure 53.** Bâtiment administratif de la *Jenkins* en 1996.



▲ **Figure 54.** Bâtiment administratif de la *Jenkins* en 2004.



Figure 55. Vue d'ensemble des complexes usiniers de la *Dominion Bridge* et de la *Stelfil* en 1927.

UN PATRIMOINE MATÉRIEL DISTINCTIF

Si certains complexes ont disparu et que d'autres industries leur ont succédé dans le secteur, plusieurs témoins matériels demeurent précieux. Diverses traces du passé sont aussi à remarquer dans ce paysage insolite : l'imbrication de quelques zones résidentielles et commerciales

et la présence des frontières bien marquées. Et comment ne pas évoquer le patrimoine archéologique, l'immense champ d'exploration que constituent les vestiges enfouis, depuis la pré-histoire jusqu'à aujourd'hui?

Parfois peu apparents, d'autres fois exceptionnels ou surprenants, voici un bref tour d'horizon du patrimoine matériel de Lachine-Est.

LA TRAME DE RUES

Le chemin Upper Lachine, aujourd'hui le boulevard Saint-Joseph, a longtemps été une véritable épine dorsale entre Montréal, l'ouest de l'île et

le Haut-Canada, notamment Ottawa et Toronto. Déjà indiqué sur une carte de 1683, à l'abri des inondations, c'est la route la plus courte entre Montréal et Lachine. En 1805, le chemin Upper Lachine est choisi pour devenir la toute première route à péage de l'île, ce qui témoigne de l'importance des communications entre Montréal et le Haut-Canada par Lachine.

Ce chemin, comme beaucoup d'autres sur l'île de Montréal, est macadamisé au cours du 19^e siècle. Ses niveaux carrossables anciens sont peut-être encore présents dans le sous-sol? Cette voie a ceci de particulier qu'elle offre



▲ **Figure 56.** Le boulevard Saint-Joseph vers l'est.



▲ **Figure 57.** Le boulevard Saint-Joseph vers l'ouest.

encore un tracé sinueux par rapport à la trame urbaine orthogonale traditionnelle. En traversant Lachine-Est, elle est le témoin vénérable de l'époque qui a précédé l'ère industrielle.

En ce qui concerne la trame de rues, elle est établie pour l'ensemble de Lachine de façon traditionnelle, soit une grille orthogonale orientée selon le cadastre initial des concessions. Pour Lachine-Est, elle ne sera développée que partiellement

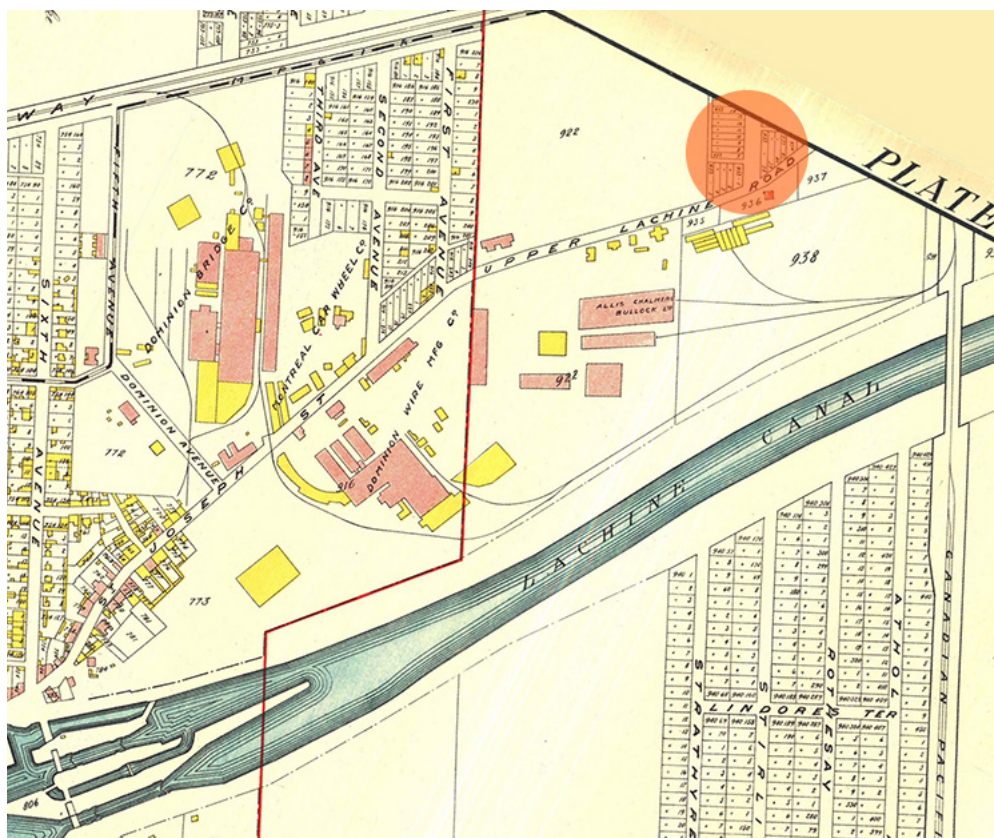


Figure 58. La grille orthogonale jamais réalisée se trouve dans le cercle orange ombragé. ▶



▲ **Figure 59.** Avenue George-V vers le nord.



▲ **Figure 60.** La 1^{re} Avenue vers le sud à l'intersection de la rue Dominion.

dans sa partie centrale au nord du boulevard Saint-Joseph, soit entre la *Dominion Bridge* et la *Jenkins* (George-V et 1^{re} Avenue). Il faut noter qu'au fil du temps, elle a été amputée de sa 2^e Avenue. La présence et la persistance de ces deux avenues au centre de ce vaste secteur industriel constituent un phénomène urbain bien particulier.

Étonnamment, le plan de Pinsonneault de 1907 montre sur le site à l'étude une grille orthogonale de rues à l'extrémité Est du territoire à l'étude, probablement destinée à un développement résidentiel. Elle n'a jamais été réalisée.

QUELQUES ZONES RÉSIDENTIELLES ET COMMERCIALES

Un tissu résidentiel un peu surprenant est présent dans Lachine-Est. Il est clair-semé et on ne peut plus dispartate sur les avenues qui traversent le secteur ou qui les bordent. Ce sont des maisons unifamiliales d'un étage, des cottages, des



▲ **Figure 61.** Un duplex sur la 1^{re} Avenue.



▲ **Figure 62.** Intersection des rues Saint-Louis et Sainte-Marie vers le sud.

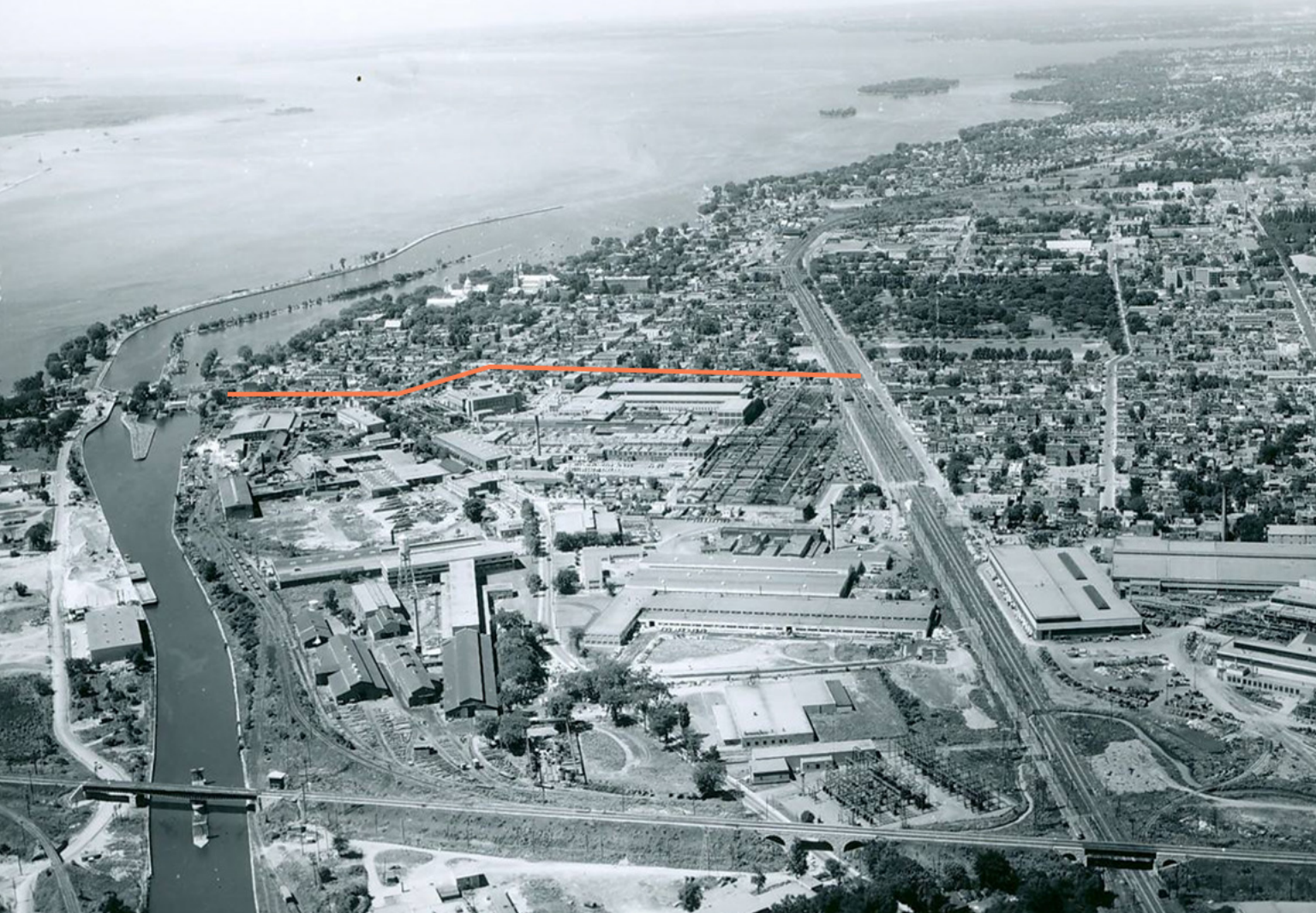


Figure 63. Trois frontières du secteur de Lachine-Est vers 1960 sont ici clairement perceptibles. La voie ferrée en bas, une autre voie ferrée et la rue Victoria à droite, et le canal de Lachine à gauche. La frontière approximative du côté ouest est tracée en orange.

multiplex ou des maisons en rangée. Différents matériaux et des implantations selon diverses marges de recul sont aussi observés.

Quelques commerces de garagistes et de distributeurs de pneus sont aussi présents. Si l'architecture résidentielle et commerciale est modeste, elle pourrait dans certains cas dater de la fin du 19^e ou du début du 20^e siècle ; elle témoigne du développement de la section du chemin Upper Lachine en bordure du Vieux Lachine.

DES FRONTIÈRES BIEN MARQUÉES À UNE EXCEPTION PRÈS Lachine-Est est un secteur enclavé depuis le 19^e siècle à l'intérieur de limites précises sur 3 côtés, donnant dans certains cas l'impression d'une frontière pratiquement infranchissable : le canal Lachine au sud, la voie ferrée du Canadien Pacifique à l'est, et la rue Victoria bordant l'ancienne voie du Grand Tronc et celle du tramway au nord. Du côté de la ville, cette frontière est un peu plus imprécise. Chacune de ces limites présente un caractère bien particulier; en voici une brève description.

Le canal de Lachine

Peu visible et inaccessible à partir de Lachine-Est, le canal de Lachine constitue une limite naturelle du secteur. Rappelons que l'importance du canal dans le développement de Montréal et du pays lui a valu d'être désigné d'importance nationale par la Commission des lieux et des monuments historiques du Canada dès 1929. Outre sa valeur historique exceptionnelle, le canal a une inestimable valeur paysagère. Ce vestige est un prodige d'ingénierie, intimement lié à l'histoire industrielle du secteur.

À proximité du Centre de services aux visiteurs du Canal-de-Lachine et du Musée de Lachine (l'ancienne maison Le Ber - LeMoyne), la frontière sud-ouest du secteur est stratégique, dotée d'un immense potentiel. Parmi les vestiges, n'oublions pas le poste de péage qui y était situé ; il pourrait possiblement être dégagé pour documenter un type de vestige peu connu. L'interface créée par le boulevard Saint-Joseph, la 6^e Avenue et l'avenue du Musée témoigne, encore aujourd'hui, du rôle historique de plaque tournante de ce lieu.

La rue Victoria

Au nord, la rue Victoria illustre pour sa part l'emprise de l'ancienne voie de chemin de fer inaugurée en 1847, le *Montreal and Lachine Railroad*, absorbé par la suite par le Grand Tronc. Rappelons qu'elle est la première ligne de chemin de fer à être aménagée sur l'île de Montréal. Une gare se trouvait autrefois à proximité de l'intersection de l'actuelle rue William-MacDonald et de l'ancienne 5^e Avenue, la *Lachine Links Station*. On peut observer, le long de cette frontière, plusieurs vestiges de l'occupation industrielle.

La 6^e Avenue

Du côté de la 6^e Avenue, la frontière est imprécise ; en effet, on observe, encore aujourd'hui, le tissage serré entre la ville et les installations de la *Dominion Bridge*. Cela n'est pas surprenant : la ligne de tramways électriques construite en 1897 longe d'abord

la 5^e Avenue qui traverse alors la propriété de la *Dominion Bridge*, avant de tourner pour continuer sur la rue Notre-Dame, devenue la principale artère commerciale à la fin du 19^e siècle.

En 1929, pour permettre l'expansion de la *Dominion Bridge*, la Cité de Lachine cède la 5^e Avenue et une partie de la

La ligne de tramways électriques, construite en 1897, longe la 5^e Avenue.



▲
Figure 64. Vestiges des ponts roulants du secteur nord de la *Dominion Bridge*.



▲
Figure 65. Un heurtoir de voie ferrée.

Figure 66. Tracé du tramway sur la 5^e Avenue et bifurquant sur la rue Notre-Dame. L'ancienne gare du Grand Tronc est ombrée en orange.

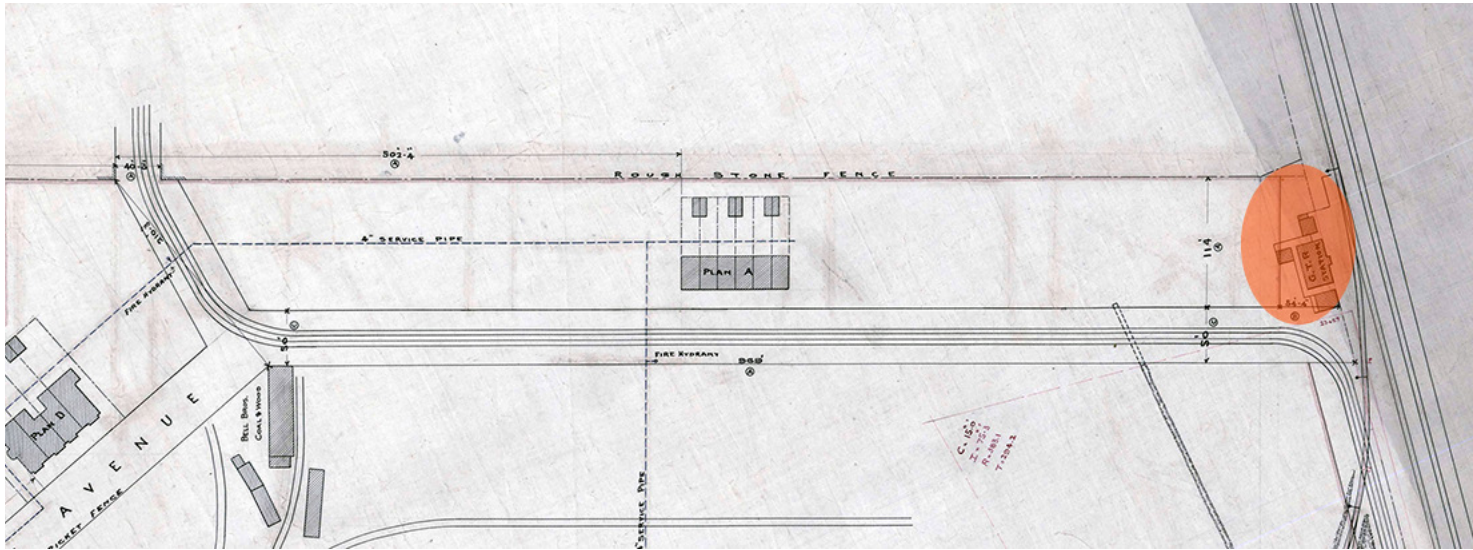


Figure 67. L'ancien hôtel King-George, qui logeait entre autres un bar surnommé le *Snake Pit*. Construit en 1912, sa hauteur et sa silhouette en pierre grise en font un élément signal dans l'environnement.



Figure 68. L'immeuble des Chevaliers de Colomb au 280, 6^e Avenue.

rue Notre-Dame à la compagnie. Au fil du temps, l'entreprise acquiert la majorité des propriétés privées du côté est de la 6^e Avenue. De l'autre côté, le quartier loge principalement des ouvriers qui n'ont que quelques minutes à marcher pour se rendre au travail ou en revenir, en faisant parfois un arrêt au bar de l'hôtel King-George!

Figure 69. Le viaduc Rockfield en cours d'élargissement le 12 mai 1912.



Figure 70. Le viaduc vu vers l'est.

Le beau viaduc

À la fin des années 1870, une nouvelle compagnie ferroviaire, le futur Canadien Pacifique, souhaite ériger un pont pour concurrencer le pont Victoria. Le pont ferroviaire Saint-Laurent est ouvert en 1885 ; la limite Est est donc définie avec la construction de cette ligne de chemin de fer qui mène au pont Saint-Laurent. Le viaduc Rockfield CPR, avec ses voûtes maçonnées qui chevauchent le boulevard Saint-Joseph, est un ouvrage d'art remarquable, qui souligne l'entrée ou la sortie du secteur.

TROIS CLÉS POUR COMPRENDRE COMMENT SE DÉVELOPPE LE SECTEUR

À l'intérieur des frontières que nous venons d'évoquer se trouve donc Lachine-Est, une sorte de « No Man's Land » peu aisé à déchiffrer. Il faut effectivement quelques clés pour comprendre le développement industriel du secteur et son patrimoine matériel; en voici trois, qui sont fondamentales.

Le canal et les voies ferrées mis à contribution

Toutes les industries de Lachine-Est ont cherché à profiter au maximum des voies de transport, principalement le canal de Lachine et les chemins de fer. La présence des grues le long du canal que l'on voit sur l'iconographie historique confirme l'intérêt du canal à l'égard du transbordement des matériaux de base ou des produits. L'alimentation en eau à partir du canal est aussi intéressante pour les industries qui le longent. Par exemple, la *Dominion Wire Manufacturing* utilise l'eau du canal pour son procédé chimique de galvanisation dans la fabrication du fil barbelé, du fer galvanisé, des clôtures en fil métallique, etc.

En ce qui concerne les voies ferrées, leur présence a une importance capitale pour le fonctionnement des industries. À preuve, au fil du temps et des besoins, de nombreuses bretelles ferroviaires sont aménagées pour desservir les complexes, au point que les bâtiments seront parfois complètement encerclés.

Les réseaux internes de voies ferrées sont complétés par les ponts roulants qui connectent les diverses aires des complexes usiniers.

Figure 71. Plan de la Dominion Bridge daté de 1917.

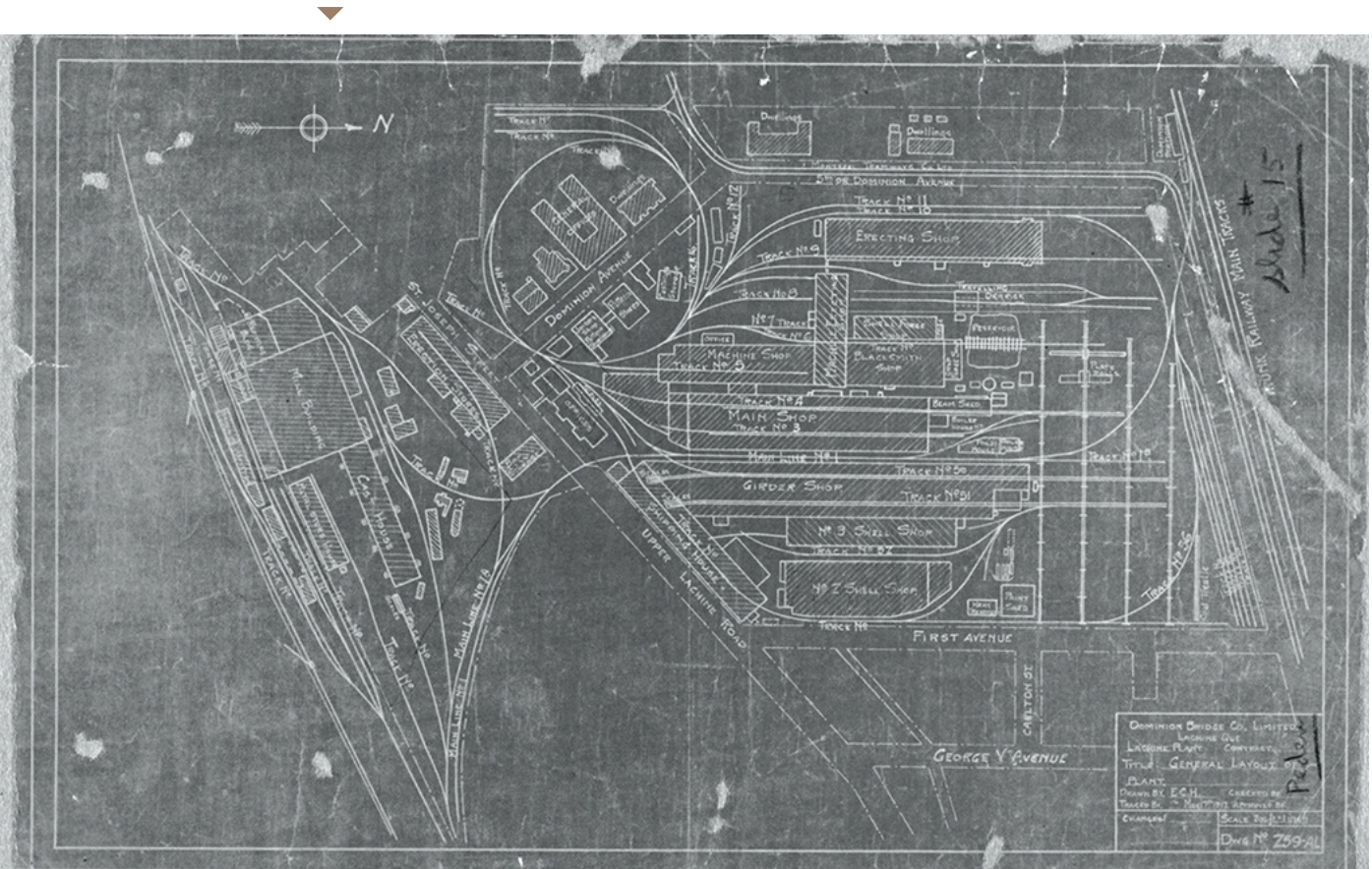


Figure 72. Réseau ferroviaire sur le site sud de la *Dominion Bridge*. Le tracé des dessertes ferroviaires fluctue dans le temps selon les besoins : en rouge les tracés mis à jour au 15 juillet 1929 en bleu ceux qui sont éliminés.



◀ **Figure 73.** L’empreinte des dessertes ferroviaires est visible lorsqu’on porte attention à certaines anciennes installations aux angles étranges dans leur élévation ou dans leur implantation. C’est tout simplement pour permettre la circulation ferroviaire; voici un exemple de petit bâtiment de la *Dominion Bridge* qui montre un pan coupé pour le passage de la voie ferrée.

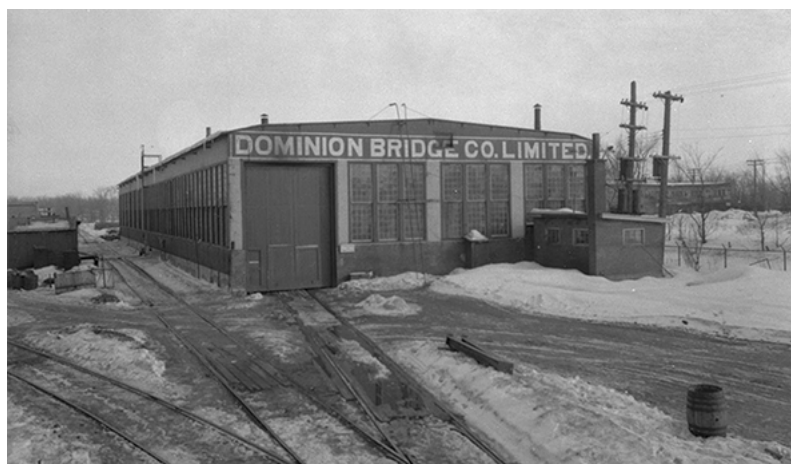


Figure 74. L’un des bâtiments dans lequel des wagons pouvaient entrer directement.

Les plans d'ensemble de la *Dominion Bridge* sont d'ailleurs une illustration éloquente de la connectivité tant interne qu'externe au site. Le canal est bordé par une voie ferrée laquelle se découple pour desservir le site de l'entreprise, dont la majorité des bâtiments de production ou d'entreposage, pour finalement se lier à l'autre ligne de chemin de fer au nord, celle du Grand Tronc.

Il faut aussi noter que les rayons maxima de courbure de ces bretelles ferroviaires déterminent en partie l'emplacement et les formes des ateliers et des entrepôts.

Une organisation spatiale fonctionnelle

L'architecture industrielle est flexible et fonctionnelle. L'organisation spatiale des différents sites de Lachine-Est suit effectivement un modèle applicable à toute production industrielle soit la présence de cinq aires distinctes :

- un réseau d'accès ;
- une zone d'entreposage des matières premières ;
- une zone de production ;
- un lieu d'entreposage des produits finis et semi-finis ;
- et finalement, un endroit désigné pour l'expédition et la distribution.

... en dessous, se cachent de véritables cathédrales de l'industrie, souvent dotés d'immenses verrières et de lanterneaux disposés entre des composantes structurales d'acier.

Les relations entre les différentes fonctions sur un site et l'accès aux voies ferrées sont les facteurs d'implantation des bâtiments. Les cinq aires doivent évidemment être reliées de façon efficace et les systèmes se conjuguent pour la réception, le transbordement et l'expédition des matériaux et produits. Le défi est particulier pour l'industrie métallurgique, qui doit manipuler des charges très lourdes.

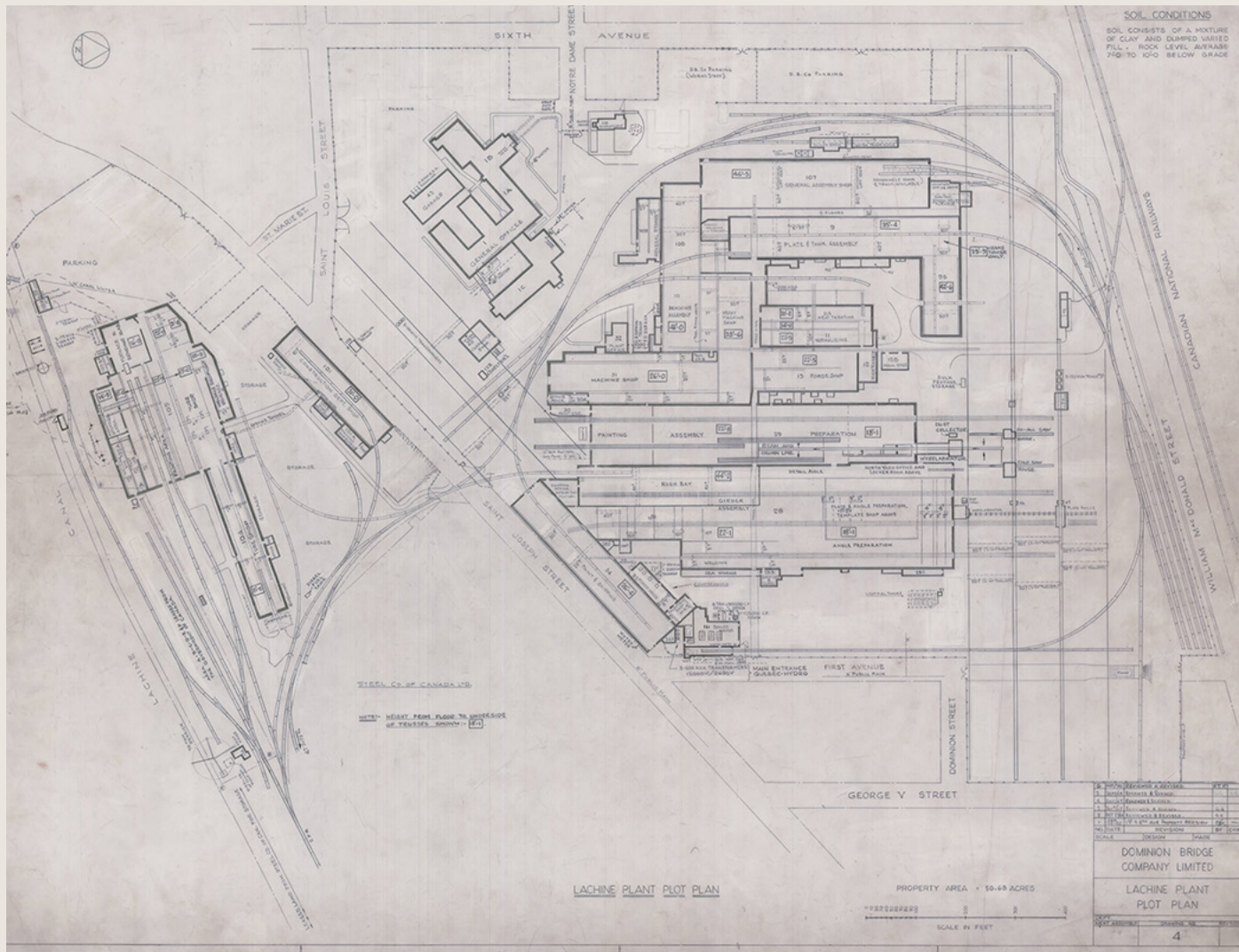
Un vocabulaire architectural industriel

L'architecture industrielle a un vocabulaire qui lui est propre, évidemment très différent de celui de l'architecture résidentielle, commerciale ou institutionnelle. Au fil des années et de l'évolution technologique, ce vocabulaire change. Quant aux interventions sur les bâtiments existants, elles sont très fréquentes, obéissant essentiellement à des impératifs fonctionnels, et elles sont hélas rarement positives aux plans esthétique et patrimonial !

Ainsi, à Lachine-Est, l'aspect visuel souvent rébarbatif des grands complexes favorise peu leur appréciation, car on n'y voit la plupart du temps que des boîtes de tôles aveugles. Pourtant, en dessous, se cachent de véritables cathédrales de l'industrie. Souvent dotés d'immenses verrières et de lanterneaux disposés entre des composantes structurales d'acier, ou qui percent des murs de maçonnerie de briques, ces bâtiments n'étaient pas dénués à l'origine de belles proportions, d'harmonie des formes et d'intéressants détails d'exécution de l'enveloppe architecturale, loin de là.

Organisation fonctionnelle de la Dominion Bridge

Ce relevé des installations de la *Dominion Bridge* daté de 1970 illustre très bien les aires nécessaires au fonctionnement d'une grande industrie et leur fluidité. D'abord le réseau d'accès par train (les dessertes du CP qui longent le canal ou celles du CN) ainsi que le réseau interne de voies ferrées qui relie chacun des bâtiments d'importance ainsi que les ponts roulants. Il est aussi possible de lire clairement une zone d'entreposage accessible par pont roulant le long de la rue Dominion, qui se bute à l'avenue George-V, tout comme les voies ferrées démultipliées le long de la rue William-Macdonald sur lesquelles peuvent être mis en attente les wagons chargés prêts pour la livraison ou en attente de déchargement. Enfin, le long bâtiment qui borde le boulevard Saint-Joseph est désigné au titre d'atelier de peinture et d'expédition. Le réseau de transport interne est à l'évidence fondamental pour la circulation des produits.



▲ **Figure 75.** Ce relevé des installations de la *Dominion Bridge* daté de 1970 illustre très bien les aires nécessaires au fonctionnement d'une grande industrie et leur fluidité.

Figure 76. L'effet d'agglomération bien perceptible sur le site de la *Dominion Bridge*. Sont visibles : l'atelier d'usinage (31), l'atelier de charpente (29) et l'atelier de peinture (30) en avant-plan (pour les numéros des bâtiments, se référer à la carte de repérage de la *Dominion Bridge* plus loin).



Que peut noter un observateur du secteur, au premier coup d'œil ?

Tout d'abord, les dimensions inhabituelles des bâtiments et l'effet d'agglomération généré par la juxtaposition de plusieurs constructions. Cela n'est pas surprenant ; une grande industrie présente généralement un caractère organique. Au fil des années, des changements technologiques et de l'évolution des modes de transport et des procédés de fabrication – on le verra pendant les deux guerres mondiales – une adaptation constante des installations et du bâti s'impose et transforme les complexes.

Figure 77. Photo aérienne de 2019 qui illustre le caractère organique du complexe de la *Dominion Bridge* (secteur Nord).



Les revêtements métalliques

À Lachine-Est, la plupart des anciennes structures bâties ont été affublées au cours des quarante dernières années de nouveaux revêtements pour différentes raisons, telles la facilité d'entretien et l'économie d'énergie. Il n'est pas étonnant qu'à la suite du choc pétrolier des années 1970, un programme municipal accorde dès les années 1980 des subventions, entre autres, pour isoler les enveloppes, réduire les grandes ouvertures vitrées et installer un revêtement métallique durable sur les bâtiments industriels. Ce programme, après plusieurs moutures, existe toujours.

C'est ainsi qu'à Lachine-Est, la maçonnerie de briques côtoie différents types de tôle de couleurs et de profils variés qui correspondent à l'époque de leur installation.



▲ **Figure 78.** Atelier des services de la construction de la *Cintube* (*Dominion Bridge Sud*) (101), une grande halle en brique recouverte de différents types de tôle.



▲ **Figure 79.** Les bureaux de la *Cintube* (*Dominion Bridge Sud*) autrefois la « Welding and test Lab and Maintenance storage area » (105 a) sont affublés de différents revêtements métalliques.

L'ensemble s'apparente à un bricolage pour l'observateur extérieur. Tout en récupérant au maximum ce qui est présent sur le terrain, les agrandissements sont construits là où l'espace est disponible, souvent entre des bâtiments existants; les ailes sont reliées; on agrandit un bâtiment sans que la partie ajoutée se distingue du reste, etc.

Un autre élément qui caractérise l'architecture industrielle est la disparité des matériaux de revêtement. À Lachine-Est, les premiers bâtiments de la *Dominion Bridge* avaient un très bel appareillage de briques. Ce matériau a été utilisé jusqu'au 20^e siècle, conférant une certaine unité au complexe. Peu à peu, dès les années 1910, toujours à la *Dominion Bridge*, la construction en maçonnerie des murs extérieurs des grandes halles est abandonnée au profit de structures d'acier revêtues de matériaux métalliques usinés. Ces dernières peuvent être érigées rapidement, sont flexibles en matière d'occupation et génèrent un encombrement minimum.

... les agrandissements
sont construits là où
l'espace est disponible.



▲
Figure 80. L'atelier mécanique de l'*Allis-Chalmers* est construit avant 1907 puisqu'il apparaît sur la carte de Pinsoneault, il est en brique. Le lanterneau continu au faite comportait un bandeau d'ouvertures. Il a été rendu aveugle au moment de l'installation du revêtement de tôle pour l'ensemble de l'enveloppe.

Qu'importe le mode de construction des grands ateliers des différents complexes usiniers, les dispositifs pour profiter au mieux de l'éclairage naturel sont importants. On remarque donc divers types de lanerneaux ou de longues parois verticales vitrées dans la partie supérieure des murs donnant sur l'extérieur.

Il est aujourd'hui difficile de distinguer les époques de construction des ateliers et bâtiments accessoires en raison des agrandissements dont ils ont fait l'objet de toutes parts, des modifications à l'organisation des ouvertures (souvent obturées) et du recouvrement presque généralisé avec de la tôle des façades d'origine.

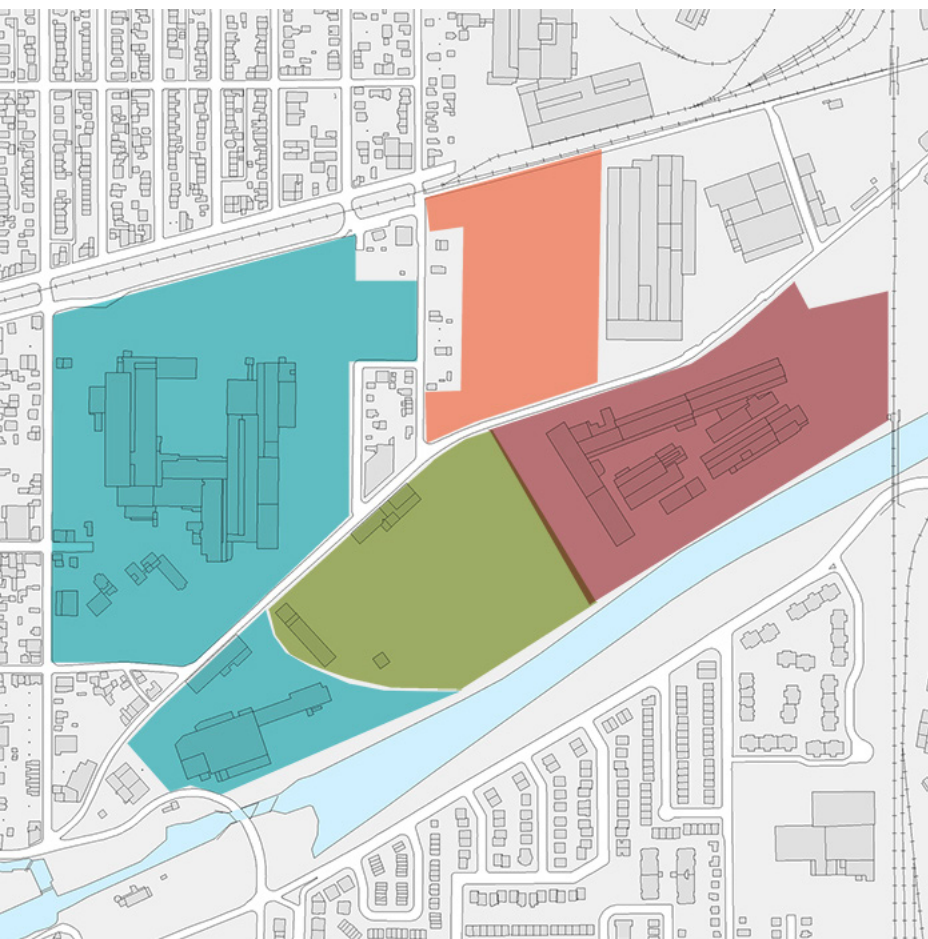
À la lumière des caractéristiques communes évoquées ci-haut, voyons maintenant ce qu'il en est des divers bâtiments industriels que l'on peut observer encore aujourd'hui à Lachine-Est.

LES BÂTIMENTS INDUSTRIELS DISPARUS RÉCEMMENT ET CEUX QUI SUBSISTENT

Quatre grands ensembles usiniers ont subsisté à Lachine-Est jusqu'aux années 2000, soit la *Dominion Bridge*, la *Stelfil*, l'*Allis-Chalmers* et la *Jenkins*. Aujourd'hui, seuls les témoins de deux grands complexes anciens sont encore visibles et significatifs: ceux de la *Dominion Bridge* et ceux de l'*Allis-Chalmers Bullock*, en bleu et rouge sur la carte suivante. Nous verrons aussi ce qu'il est advenu de la *Stelfil* (en vert) et de la *Jenkins* (en orange), mais débutons avec un secteur relativement hétéroclite et récent : l'extrémité Est du site.



▲ **Figure 81.** L'atelier de charpente de la *Dominion Bridge* est aussi une grande halle en brique complètement recouverte de tôle. Elle est construite avant 1912 puisqu'elle apparaît sur le plan des assureurs Goad de 1912.



◀ **Figure 82.** Les grandes propriétés industrielles du territoire à l'étude. Les limites de ces propriétés correspondent approximativement aux complexes suivants :

bleu = *Dominion Bridge*,
vert = *Stelfil*,
rouge = *Allis-Chalmers Bullock*
et orange = *Jenkins*.

Figure 83. Façade Sud du 160, boulevard Saint-Joseph. Le bâtiment est construit en 1952. À toit plat, il présente la plus grande surface de tout le secteur de Lachine-Est. La partie avant du volume de deux étages a été remodelée au début des années 2000.



Figure 84. Façade Ouest et Nord du 160, boulevard Saint-Joseph à partir de la rue Victoria.

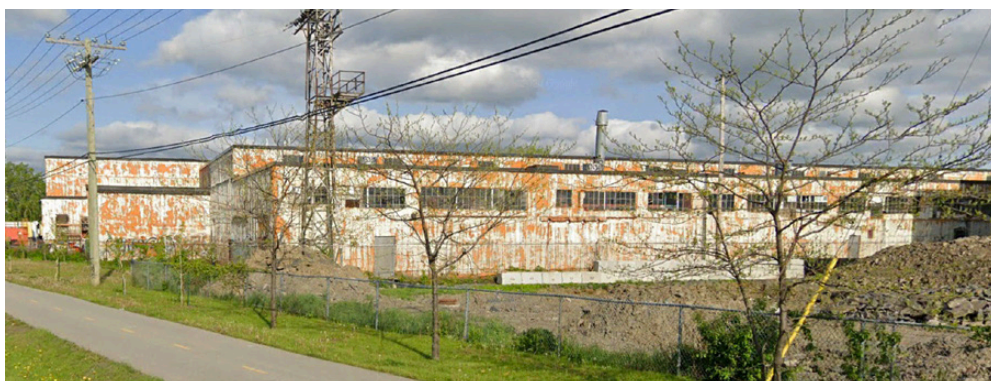


Figure 85. Les façades de la partie arrière du 160, boulevard Saint-Joseph ont été recouvertes d'un isolant giclé. Ici la façade ouest.



Figure 86. Partie de la façade Ouest du 160, boulevard Saint-Joseph à proximité des maisons de ville construites en 2019.

L'Electric Tamper & Equipment Company of Canada Ltd (Tamper)

Tout d'abord, mentionnons que les derniers grands terrains encore disponibles vers 1950 à Lachine-Est ne seront pas dédiés directement à l'industrie métallurgique.

Le premier, situé au 160 boulevard Saint-Joseph, est aujourd'hui occupé par l'entreprise MAAX, un acteur important dans la fabrication de baignoires, douches et

autres accessoires. Cette propriété constituée d'un terrain vacant est acquise en 1950 par la *Electric Tamper & Equipment Company of Canada Ltd (Tamper)*. Le vaste bâtiment actuel a été construit en 1952 et sa devanture a été modernisée dans les années 2000. L'état actuel des connaissances ne nous permet pas de confirmer de liens avec l'ancienne *Jenkins* sa voisine à l'Ouest.

La Burlington Mills Hosiery company of Canada Ltd

L'immeuble de la deuxième propriété au 130-140 boulevard Saint-Joseph, a été construit en 1957 par la *Burlington Mills Hosiery company of Canada Ltd* qui avait



▲
Figure 87. Façade Sud du bâtiment 130-140 boulevard Saint-Joseph. La partie avant qui est occupée par des bureaux, présente une façade rythmée par d'imposants pilastres de béton préfabriqué de couleur pâle.



▲
Figure 88. Façades Est et Sud 130-140 boulevard Saint-Joseph. Les élévations latérales et arrière comptent très peu d'ouvertures mises à part celles destinées au chargement-déchargement.

acquis ce terrain vacant en 1950. Elle y érige en 1957 une manufacture de bas et chaussettes qui demeure en service jusqu'en 1992, puis, suite à sa faillite, une papeterie en prend possession. Aujourd'hui, une partie du bâtiment est utilisée par une chaîne de vêtements pour de l'entreposage.

Le poste d'Hydro-Québec

Enfin, le terrain le plus à l'est bordé par la voie ferrée, est occupé depuis 1949 par un poste de transport et de gestion d'électricité d'Hydro-Québec.



▲
Figure 89. Le poste d'Hydro-Québec.

L'ancienne usine Jenkins

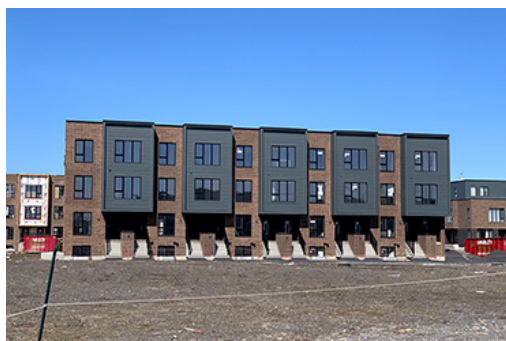
L'usine de la Jenkins a été complètement démolie entre 2004 et 2006 et fait place à un ensemble résidentiel en cours de construction. Pour ce faire des rues ont été aménagées et des terrains sont réservés à des fins publiques (parcs). Toutes les traces de l'usine sont disparues.



▲ **Figure 90.** Vue sur le complexe résidentiel en construction à l'intersection du boulevard Saint-Joseph.



▲ **Figure 91.** Exemple d'une tour résidentielle en cours de construction sur le site.



◀ **Figure 92.** Maisons de ville construites sur le site.



◀ **Figure 93.** Maisons de ville construites sur le site. À noter le fond de scène constitué de l'ancienne Tamper.

L'ancien complexe Stelfil

Le site de la Stelfil comptait, à tout le moins jusqu'en 2006, une quarantaine de bâtiments ou corps de bâtiments. À la suite d'une campagne de démolition en 2014, il ne reste que six corps de bâtiments regroupés en trois ensembles soit la chaufferie (11), un bâtiment multifonctionnel (20 et 21) et le bâtiment d'entrepôt - atelier d'usinage (31, 32 et 33) qui longe le boulevard Saint-Joseph.

L'ancienne *Allis-Chalmers Bullock*

Le premier des deux complexes industriels anciens de Lachine-Est qui a conservé des bâtiments et des vestiges significatifs de son histoire est l'*Allis-Chalmers Bullock* (1904).



▲ **Figure 98.** Vue aérienne de l'*Allis-Chalmers* en 1947. Le territoire approximatif du terrain est ombré en rouge.

Figure 99. Intérieur d'un atelier de production entre 1914 et 1918.

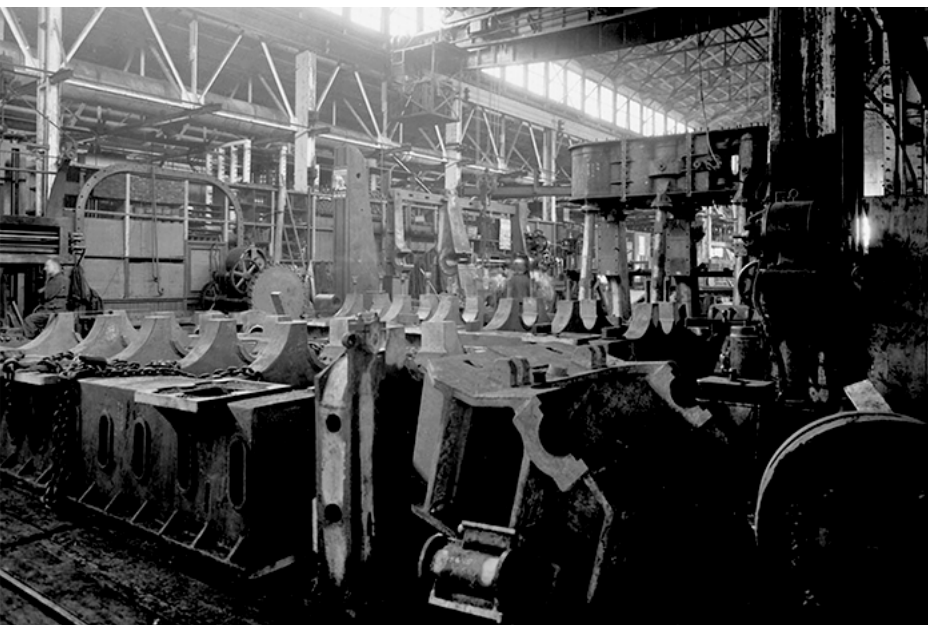
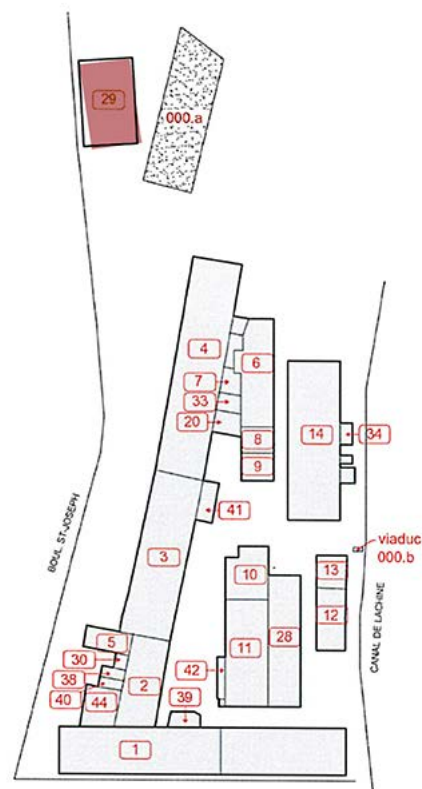


Figure 100. Plan de repérage du site de l'Allis-Chalmers Bullock. ▶

La partie ombrée en rouge a été démolie depuis la production de la carte en 2008.



De tous les complexes de Lachine-Est, c'est celui dont l'intégrité est la mieux conservée, avec peu de démolitions importantes. Il abrite aujourd'hui divers locataires, dont *Del-Métal*. Les bâtiments les plus imposants ont été construits pour la plupart au tournant du 20^e siècle et le complexe est toujours utilisé.

L'étroitesse du terrain a dicté l'implantation des bâtiments : une première rangée de bâtiments est parallèle au boulevard Saint-Joseph et les autres suivent l'alignement du canal. De plus, selon les sources, l'usine a dû être érigée en 1904 entre le canal de Lachine et l'ancien canal des Sulpiciens qui n'aurait été remblayé à cette hauteur que vers 1913.

L'évolution du complexe est en partie lisible par son architecture lorsqu'on peut accéder à l'intérieur des bâtiments. En effet, l'inventaire dressé en 2006 rapporte que peu de modifica-



Figure 101. Juxtaposition des grandes nefs 4, 6 et 14.

tions structurelles ont été apportées aux bâtiments après leur construction. Les constructions de brique subsistent ainsi en dessous des recouvrement relativement récents de tôle ou de béton.

Le complexe original de 1904 (bâtiments 4, 6 et 14) a conservé son homogénéité architecturale, autant dans la forme que dans les matériaux (la maçonnerie de brique est conservée sous le revêtement métallique). La nouvelle génération d'édifices, érigée à partir de la Deuxième Guerre mondiale, utilise toujours la maçonnerie de brique, mais adopte un style moderniste où les volumes sont coupés en bandes horizontales continues. Contrairement à la *Dominion Bridge*, la structure métallique est peu utilisée dans ce complexe.



▲
Figure 102. Façades Sud et Est du bâtiment 4.



▲
Figure 103. Façade Est du bâtiment 6.



▲
Figure 104. Vue sur les bureaux (5) dont l'horizontalité se manifeste avec l'insertion des bandeaux de béton et l'atelier de construction (2) en arrière-plan qui était doté de deux grandes bandes continues vitrées pratiquement complètement obstruées aujourd'hui par le revêtement métallique.



▲
Figure 105. La façade Nord de l'atelier (1) de cette grande halle de plan rectangulaire aujourd'hui revêtue de tôle ondulée, était dotée à sa construction de bandeaux vitrés similaires à ceux de la façade ouest.

Un équipement très présent dans l'environnement de l'ancien complexe usinier *Allis-Chalmers* est évidemment le pont roulant. Antérieur à 1970, il supporte le palan électrique à câble et la cabine suspendue de l'opérateur de la grue de levage. L'équipement est encore utilisé.



▲
Figure 106. Structure du pont roulant. Les concepteurs sont *Provincial Engineering Ltd* (Niagara Falls).



▲
Figure 107. Le pont roulant dont la capacité de levage est de 30 tonnes.

La *Dominion Bridge*

Le deuxième des deux complexes industriels anciens de Lachine-Est qui subsistent est la *Dominion Bridge* (1885).

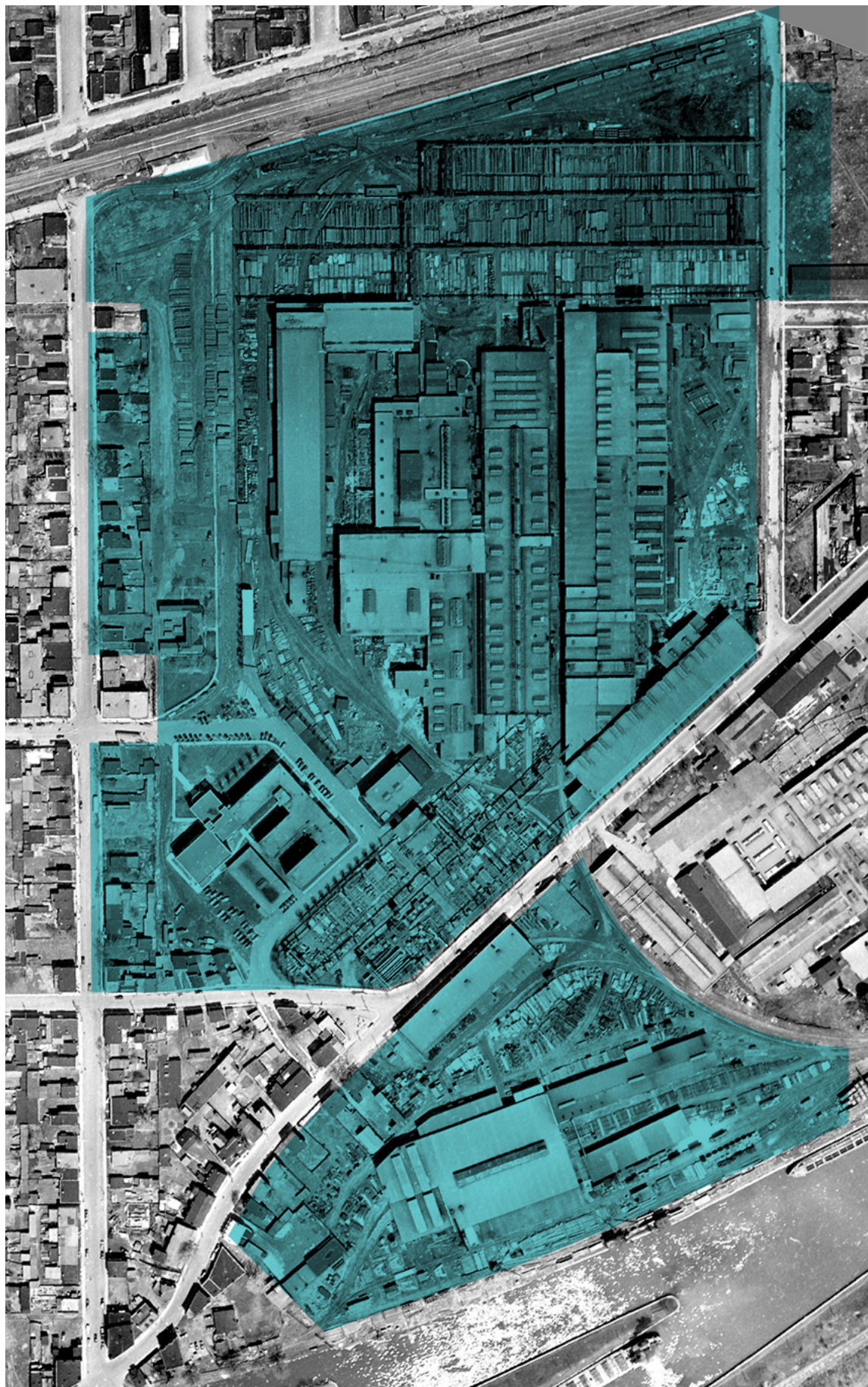
De loin le plus étendu du secteur de Lachine-Est, le complexe de la *Dominion Bridge* est, sans contredit, celui qui présente le plus d'intérêt en raison de l'ancienneté, des dimensions hors du commun des bâtiments et de l'originalité de certains éléments qui s'y trouvent.

L'ensemble est composé de deux parties : l'une au nord du boulevard Saint-Joseph, actuellement désaffectée, et l'autre au sud, occupée par la compagnie *TFC-Cintube* spécialisée dans la fabrication de tuyaux d'acier. Il compte toujours vingt-huit bâtiments et structures construits entre 1883 et approximativement 1970, mais érigés pour la plupart entre 1925 et 1935. Plusieurs d'entre eux sont reliés par une série d'ajouts et de modifications.

Il reste peu de témoins immobiliers du noyau originel du complexe de 1885 ; au nord du boulevard Saint-Joseph, une partie de la chaufferie et un mur de l'atelier principal seraient intégrés aux composantes du complexe. Quant aux vestiges des fondations du premier édifice admi-

L'ensemble industriel compte toujours vingt-huit bâtiments et structures construits entre 1883 et approximativement 1970.

Figure 108. Vue aérienne
de la Dominion Bridge
en 1947. Le territoire
approximatif du terrain
est ombré en bleu.



nistratif, ils sont peut-être encore présents sous les structures des ponts roulants situés le long du boulevard Saint-Joseph.

Le site Nord du complexe est celui qui montre le mieux à Lachine-Est le concept d'implantation par juxtaposition ou par prolongement des halles. Il est aussi un excellent exemple d'évolution de l'espace usinier de la fin du 19^e siècle jusqu'aux années 1960. En effet, au début du 20^e siècle, la charpente d'acier change radicalement la façon de concevoir les ateliers qui deviennent des lieux ouverts, pratiquement libres de murs et d'obstacles, couverts par une structure légère. Les façades ne sont plus pour les ouvriers et la machinerie que de simples abris contre les intempéries.

L'atelier de tubes (104) se présente comme une grande halle à structure d'acier avec ses murs Nord et Sud presque complètement vitrés et une toiture à double pente surmontée à son

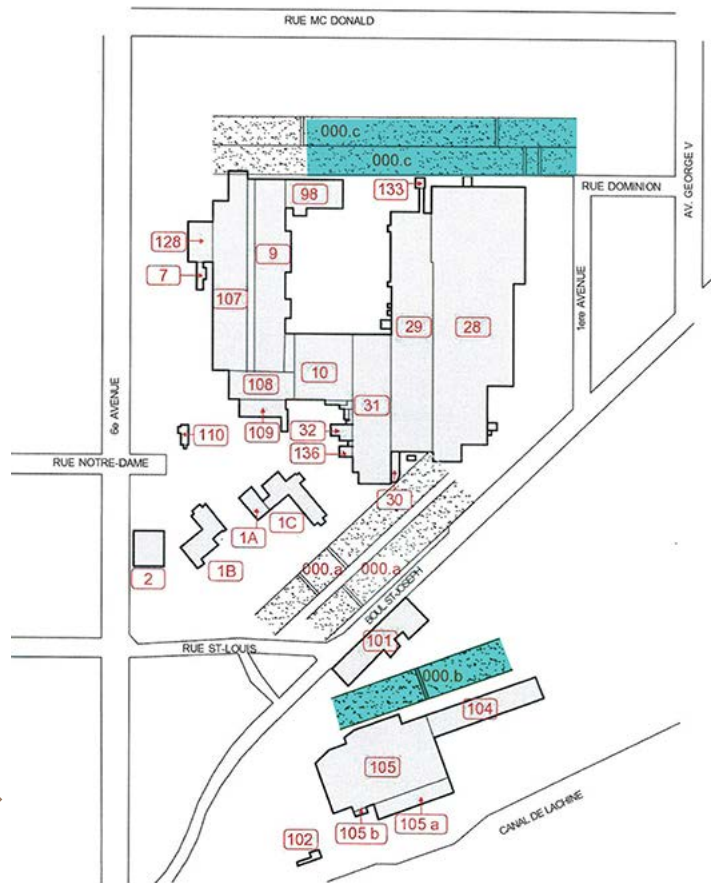


Figure 109. Plan de repérage du site de la *Dominion Bridge*. Les parties ombrées en bleu ont été démolies depuis la production de la carte en 2008.

Le premier atelier

Comme mentionné plus haut, le premier atelier construit par la *Dominion Bridge* n'existe plus dans son intégralité, mais sa façade ouest (bâtiment no 29 sur le plan ci-dessus), serait partiellement intégré au bâtiment no 31.

Figure 110. Parties des installations de la *Dominion Bridge* en 1883-84.



DOMINION BRIDGE COMPANY, Lachine, 1883-84.



Figure 111. Montage de la structure d'acier de l'atelier de charpente qui offre une grande flexibilité d'aménagement, d'agrandissement, d'éclairage naturel, etc. vers 1915.

Les immeubles qui ne sont pas utilisés à des fins d'atelier sont conçus selon les tendances du temps en matière d'architecture.

faîte de trois lanterneaux. Elle est tout à fait représentative de la nouvelle conception générée par l'utilisation de charpentes d'acier.

Les immeubles qui ne sont pas utilisés à des fins d'atelier sont conçus selon les tendances du temps en matière d'architecture. C'est ainsi que des inspirations du style moderne caractérisé par ses lignes horizontales se retrouvent sur de petits bâtiments des années 1950 aux fonctions administratives comme un magasin général-bureau (109) ou encore le poste de garde (110).

En ce qui concerne les immeubles administratifs, le premier de 1909 et ceux qui suivront, notamment pour les ingénieurs au cours des années 1920, se démarquent délibérément des ateliers et des entrepôts. C'est, d'une part, pour des considérations d'utilisation, mais aussi pour des considérations d'image et de prestige.

Figure 112. Un exemple de construction de style moderne pour l'atelier d'assemblage mécanique (108) dotée d'un fenêtrage très généreux et devant, l'immeuble de magasin bureaux (109) lui aussi de style moderne dont le bandeau supérieur de fenêtres a été considérablement obstrué.



Figure 113. Le poste de garde (110) de la *Dominion Bridge* construit entre 1947 et 1962. La plupart de caractéristiques de l'enveloppe architecturale d'origine sont conservées à l'exception du fenêtrage.



Figure 114. Façade principale de l'immeuble administratif (1b) construit en 1909 selon les plans des célèbres architectes de Montréal Saxe & Archibald. Les façades montrent une influence Art Déco.



Figure 115. Façades de l'immeuble administratif (1b).

Les équipements les plus spectaculaires et les plus caractéristiques du paysage de la *Dominion Bridge* voire de Lachine-Est sont les structures des ponts roulants, en particulier ceux le long du boulevard Saint-Joseph. L'envergure, la légèreté, la régularité d'implantation des ponts roulants en font les symboles les plus puissants du passé industriel du secteur.

Précisons que la manutention de la matière lourde sur le site est assurée au début par des grues pivotantes mues à la vapeur qui se déplacent sur le réseau de desserte ferroviaire. Au fur et à mesure des avancées technologiques, les ponts roulants qui peuvent manipuler les charges autant à l'intérieur des bâtiments qu'à l'extérieur, les remplaceront.

Aujourd'hui, il ne reste que les structures des deux ponts roulants qui longent le boulevard Saint-Joseph et une partie de celles à l'extrémité nord du terrain. Les palans et les cabines des grutiers ont été démantelés.

Figure 116. Une grue pivotante à la *Dominion Bridge*. Non daté.



Figure 117. Utilisation d'un pont roulant à la *Dominion Bridge* pour de l'entreposage d'acier de charpente. Non daté.



Figure 118. Le pont roulant de la cour d'expédition à la *Dominion Bridge*. Non daté.



Figure 119. Les ponts roulants 1 et 2 à la *Dominion Bridge*.

LE PATRIMOINE ENFOUI

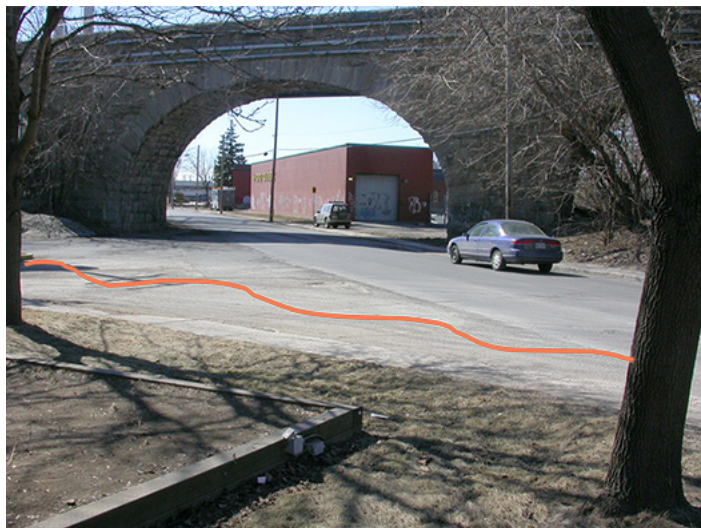
Le patrimoine archéologique est un champ immense d'exploration, bien présent à Lachine-Est. De la préhistoire jusqu'à aujourd'hui, le potentiel archéologique du secteur, sa richesse et sa diversité, sont impressionnants. On sait que l'endroit est habitable, c'est-à-dire propice à un établissement humain, depuis 7 000 ou 8 000 ans ; des vestiges et artefacts pourraient être mis au jour depuis le sous-sol à certains endroits, par exemple au nord et au sud du boulevard Saint-Joseph, sur les berges et dans le lit de l'ancien tracé de la petite rivière Saint-Pierre. La construction et l'exploitation industrielle ont pu avoir un impact sur les ressources archéologiques plus anciennes, mais certaines ont vraisemblablement été épargnées, au moins en partie, des perturbations.

C'est le cas pour le premier canal des Sulpiciens, dont les travaux ont débuté en 1689, qui traverse entièrement le secteur de Lachine-Est. Sa présence en bordure nord du terrain du complexe d'*Allis-Chalmers* est attestée jusqu'en 1913 et une observation récente à l'intérieur d'un bâtiment de la *Stelfil* avant sa démolition présage son passage à cet endroit. Il s'agit d'un élément de patrimoine archéologique extrêmement significatif, témoignant du plus ancien canal en Amérique du Nord.

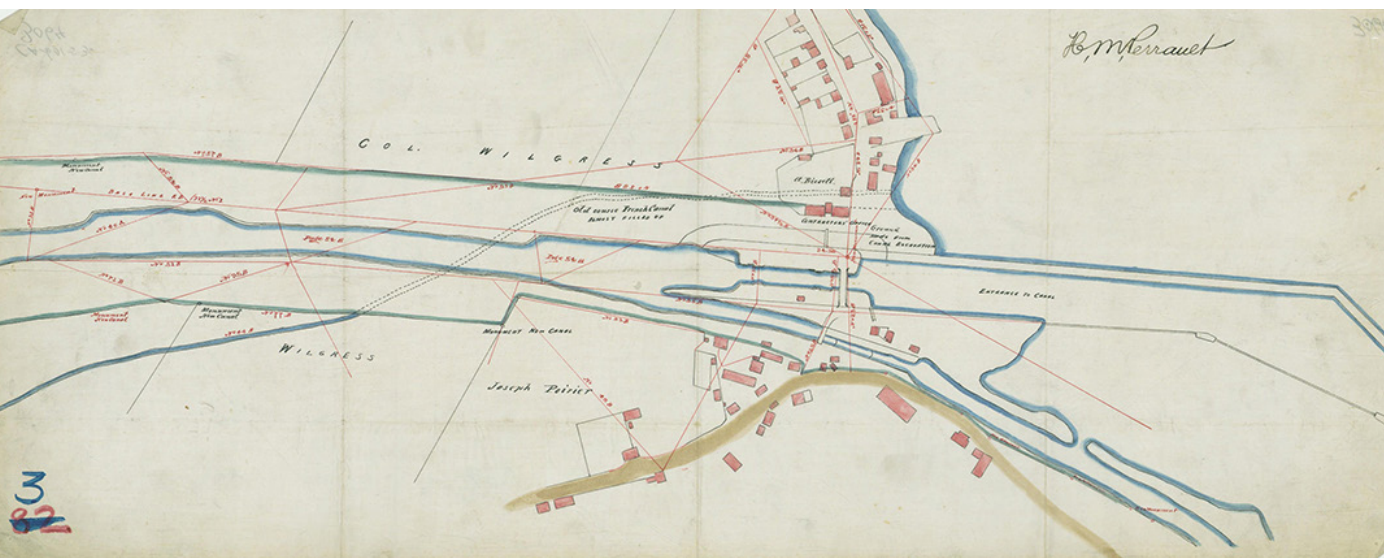
Le potentiel archéologique du secteur, sa richesse et sa diversité, sont impressionnants.

En ce qui concerne le réseau routier et ferroviaire, on a vu l'importance historique du chemin Upper Lachine, l'actuel boulevard Saint-Joseph. Rappelons que deux gares desservaient le *Montreal & Lachine Railroad* à l'intérieur des limites du secteur, soit la *Lachine Links Station* et la *Reilly's Crossing Station*. En ce qui concerne cette dernière, les vestiges du bâtiment ont probablement été détruits lors de la construction industrielle. Toutefois, les vestiges de la *Lachine Links Station* pourraient être conservés en partie sous la rue William McDonald, à l'angle de l'ancienne 5^e Avenue.

Des vestiges des bâtiments anciens du petit hameau et des activités agricoles le long du chemin Upper Lachine pourraient subsister dans le



▲ **Figure 120.** Emplacement potentiel de l'une des anciennes berges de la petite rivière Saint-Pierre.



▲ **Figure 121.** Un plan d'Henri-Maurice Perrault qui indique entre autres l'emplacement du canal des Sulpiciens.

sous-sol, de même que des objets divers de culture matérielle, témoignant de la vie quotidienne : outils, ferronneries, plats et verreries, restes de nourriture, etc. En plus des pavés du chemin Upper Lachine, l'emplacement exact et la topographie des berges anciennes de la petite rivière Saint-Pierre pourraient également être présents et précisés.

Le canal de Lachine est une infrastructure qui a joué un rôle déterminant dans le développement de Montréal et du Canada. La portion sud-ouest du secteur de Lachine-Est est intimement liée à la propriété de Parcs Canada aménagée en 2000 dans le cadre de la réouverture du canal afin de mettre en valeur le seul endroit où les trois périodes d'évolution du canal de Lachine sont visibles. De ce fait, les berges du canal et ses vestiges doivent être considérés comme faisant partie du patrimoine archéologique exceptionnel de Lachine-Est.

On l'a vu précédemment, à partir de 1883, plusieurs grandes industries métallurgiques s'installent à Lachine-Est. L'évolution des complexes, leur recyclage ou leur reconstruction, leur abandon, la démolition de certains éléments, etc. ont généré d'immenses vestiges. Par ailleurs, à l'intérieur, à l'extérieur ou en sous-sol, il serait possible de repérer et de retrouver une multitude d'artefacts industriels : pièces d'équipements, machinerie, ancien matériel roulant, voies ferrées, fours à chaux, forges, matériel corporatif, etc. Comme on le voit, le potentiel archéologique présumé de Lachine-Est est considérable.

La carte de la figure 123 présente une synthèse des ressources patrimoniales matérielles. On peut y constater toute l'ampleur et la diversité de ce patrimoine.

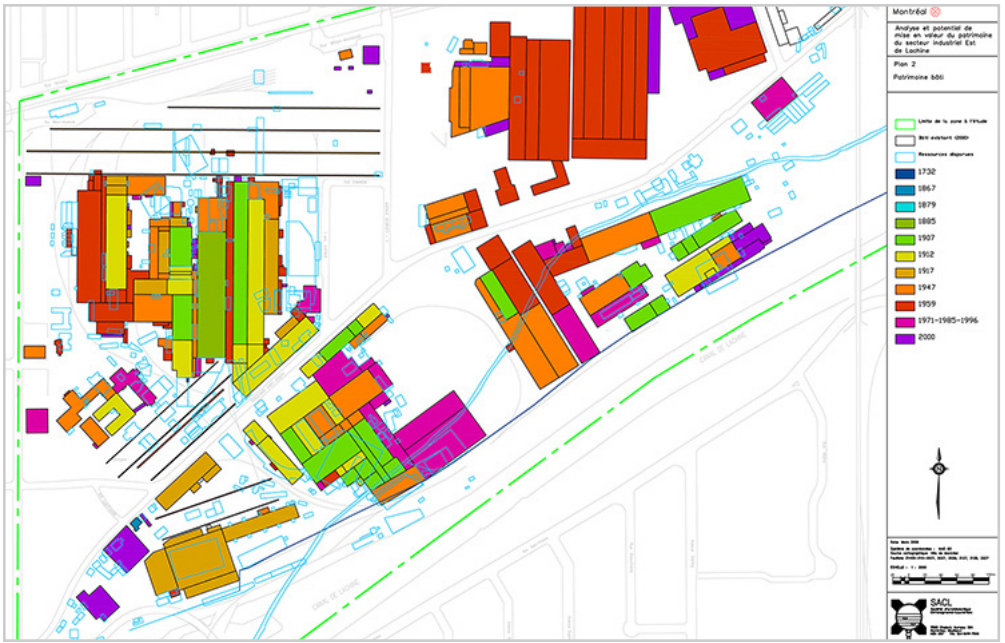


Figure 122. Carte synthèse du patrimoine bâti du secteur de Lachine-Est. Les couleurs correspondent aux différentes périodes de construction.

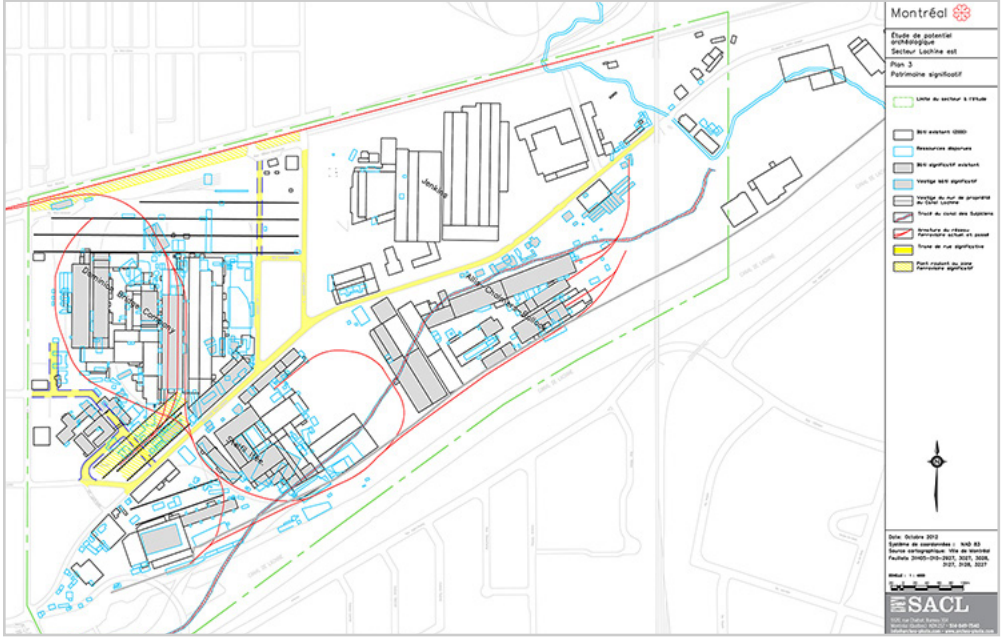


Figure 123. Carte synthèse qui identifie le patrimoine significatif du secteur de Lachine-Est en date de 2012.



Figure 124. L'intégration de nouveaux employés pendant l'effort de guerre, 1943.

UN PRÉCIEUX PATRIMOINE IMMATÉRIEL

Lachine-Est étant un bastion industriel important, qu'en est-il maintenant de ceux qui travaillaient au cœur même des entreprises, tout particulièrement à la *Dominion Bridge*, autrefois l'employeur le plus important à Lachine et aujourd'hui l'exemple le mieux documenté et pour lequel subsistent le plus de témoignages.

Voici un rapide tour d'horizon de ces hommes et femmes d'exception.

Mais d'abord, un mot sur l'organisation de la ville. Pour des raisons évidentes, la population ouvrière s'installe surtout dans la partie Est de Lachine, à proximité des lieux de travail ; au pourtour de la rue Notre-Dame et le long des rues jusqu'à la 30^e Avenue environ. Il faut dire que les quartiers les plus agréables se trouvent plus l'ouest, à l'abri de la pollution atmosphérique, là où d'ailleurs se trouvent des maisons d'été et des résidences cossues.

Et la population active de Lachine, que fait-elle ? On trouve une grande diversité de métiers et de professions : commerçants, fonctionnaires, marchands en gros et exportateurs, entrepreneurs, banquiers, artisans, etc. ; la ville est active, diversifiée et prospère. Il y a aussi quantité de petits restaurants et de tavernes, ouverts de longues heures, car les industries tournent jour et nuit. La vaste majorité de la population appartient à la classe ouvrière. Et, bien entendu, les industries comptent aussi des dirigeants, des chefs de chantier ou des contremaîtres. Voici un

La ville est active, diversifiée et prospère.

bref tour d'horizon des hommes et des femmes, appartenant souvent à plusieurs générations d'une même famille, qui ont dit autrefois : « J'travail à la *Bridge* ! » ou « Moi à la *Wire Rope* ! ».

Le patrimoine n'est pas juste composé de bâtiments ou de vestiges matériels ; il est aussi constitué des faits et gestes du quotidien, de personnages petits ou grands, d'événements, de savoir-faire et de pratiques adaptés au temps ou à l'environnement.

Voici une galerie de figures et de faits, associés à Lachine-Est, qui font partie de la culture québécoise. Témoins modestes, mais précieux, porteurs d'une histoire qui trop souvent n'est pas écrite, personnalités ayant permis des avancées spectaculaires, changements sociaux majeurs tels le travail des femmes dans des métiers non traditionnels ou encore interactions entre les communautés de Lachine dans les industries, voici un tour d'horizon du patrimoine immatériel de Lachine-Est dans ses dimensions humaines. Trop souvent méconnu, encore à explorer, il fait partie de l'immense potentiel du lieu.

UN LEADER MARQUANT : PHELPS JOHNSON (1849–1926)

Phelps Johnson (1849 - 1926) est un ingénieur né aux États-Unis et décédé à Montréal. À l'ouverture de la *Dominion Bridge* à Lachine, en 1885, il quitte Toronto et devient ingénieur en chef de la compagnie. Au fil des années, il y exerce les fonctions de directeur général (1892–1904), d'administrateur (1903–1926), de directeur général et d'ingénieur en chef (1904–1919), d'administrateur délégué (1910–1913)



▲
Figure 125. Phelps Johnson à son bureau.



▲ **Figure 126.** Une pose pour le photographe devant les bureaux de la *Dominion Bridge* en 1892.

et de président (1913–1919). Il est à la tête de la compagnie lors des chantiers importants que sont le pont de Lachine ou celui de Québec. C'est à lui que l'on doit l'expansion de la *Dominion Bridge*, jusqu'à ce qu'elle devienne la plus grande société canadienne de construction d'ouvrages en acier. En 1921, l'Université McGill lui décerne d'ailleurs un doctorat honorifique. Retraité en janvier 1919, il demeure au comité directeur de l'entreprise jusqu'à son décès en 1926. Lui rendant hommage, l'*Engineering News-Record* de New York dit alors de lui qu'il était « l'ingénieur le plus connu et le plus respecté du dominion ».

UNE NOUVELLE PROFESSION : LES INGÉNIEURS CIVILS

Phelps Johnson est aussi un leader dans sa profession. Il contribue à la reconnaissance et à l'amélioration du statut des ingénieurs et prône l'échange d'expertises ; il est élu membre de l'*American Society of Civil Engineers* en 1891 et de la Société canadienne des ingénieurs civils en 1893. Il sera vice-président de cette dernière en 1907, puis président en 1913.



▲ **Figure 127.** Portrait d'Ernest Cormier, vers 1920.

... en 1876, l'École Polytechnique de Montréal est autorisée à décerner des diplômes d'ingénieur.

Il faut dire que pendant longtemps, le titre d'ingénieur est réservé aux militaires qui construisent des ouvrages défensifs et les premiers canaux. Vers le milieu du 19^e siècle, les besoins en ingénierie civile deviennent cependant immenses avec la multiplication des projets de grande envergure liés à la révolution industrielle : construction ou aménagement des infrastructures d'aqueducs et d'égouts, de chemins de fer, de ponts, de nouveaux canaux, de bâtiments industriels, etc. Progressivement, la société devient consciente de la nécessité d'établir des normes d'ingénierie afin d'assurer la sécurité physique et sanitaire du public tout en favorisant les investissements privés.

Il faut développer ici, bien entendu, une solide formation en génie : la première école canadienne d'ingénierie est fondée en 1854 au *King's College*, maintenant l'Université du Nouveau-Brunswick. Des cours de sciences appliquées sont dispensés à l'Université McGill en 1871, alors qu'en 1876, l'École Polytechnique de Montréal est autorisée à décerner des diplômes d'ingénieur. Mais ce sont les ingénieurs américains ou anglais installés à Toronto et à Montréal, comme Job Abbott et Phelps Johnson à Lachine, qui réaliseront les premiers grands projets.

En 1887, un groupe d'ingénieurs fonde la Société canadienne du génie civil. Par ailleurs, de nombreux changements technologiques accélèrent la spécialisation et la diversification de l'ingénierie. Au Canada, l'enseignement de l'ingénierie croît rapidement au début du 20^e siècle et les ingénieurs civils se multiplient. Ainsi,

► **Figure 128.** Les plans de l'Université de Montréal sur la montagne sont commandés en 1925 à l'architecte et ingénieur Ernest Cormier. La construction du pavillon central aujourd'hui nommé Roger-Gaudry se fait en deux phases, soit 1928-1931 et 1941-1942.





◀ **Figure 129.** Deux ingénieurs de la *Dominion Bridge* travaillent à résoudre un problème dans le bureau à dessin de l'entreprise, circa 1903.



◀ **Figure 130.** Ingénieurs et dessinateurs dans un bureau de la *Dominion Bridge*, durant les années 1960.

l'*Engineers' Club of Montreal*, fondé en 1902, compte 300 membres en 1907. Les membres sont au nombre de 450 en 1910 et de 600 en 1913.

La *Dominion Bridge* possède de très importantes équipes d'ingénieurs et de dessinateurs, réputés être les meilleurs au Canada. En 1906 un jeune finissant en génie civil de l'École polytechnique de Montréal, Ernest Cormier, se joint à l'équipe du bureau d'études de la compagnie. Il deviendra, par la suite, l'un des architectes les plus importants du Québec.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Dans le secteur de la métallurgie, les conditions de travail sont difficiles, par exemple dans les tréfileries ou dans les usines où l'on fabrique des poutres et des superstructures en acier. Dangerosité des lieux, air malsain, poussières métalliques... En 1891, le gouvernement québécois établit une liste de 28 types de fabrication considérés comme insalubres ou dangereux : le travail du métal arrive en deuxième place de cette liste ! Une réglementation sera progressivement mise en place à partir de 1911 et les industries se doteront de ventilateurs, douches, vestiaires, etc.

Les accidents de travail étant, par ailleurs, nombreux, la *Dominion Bridge* décide, dès 1896, de retenir une portion du salaire de ses employés afin de contracter pour eux une police d'assurances sur la vie ou les accidents. Effectivement, la *Dominion*

Figure 131. L'atelier des forges de la *Dominion Bridge* le 15 octobre 1915.





▲ **Figure 132.** Les installations dans l'aire des douches.

Bridge se démarque très tôt des autres industries par les bonnes conditions de travail et de salaire qu'elle propose. Les possibilités d'avancement sont nombreuses et ceux qui s'y engagent y demeurent souvent pour la vie. Formations, activi-



Témoignage de René Laberge : 23 ans à la *Dominion Bridge*!

Le 2 juillet 1956, à l'âge de 16 ans, je suis devenu apprenti à la *Bridge*. À l'époque, il fallait s'engager pour une formation de 4 ans et demi, c'était sérieux! On suivait un cours par correspondance, avec des ateliers pratiques et des « devoirs » les samedis matin à la *Bridge*. Nous étions des groupes de 20 à 25 apprentis; lorsque nous recevions notre certificat, c'était quelque chose! Je suis passé assez rapidement d'assembleur en mécanique à contremaître. Au début je gagnais 1.13 \$ de l'heure et nous avions 5 sous d'augmentation toutes les 800 heures. En 23 ans, j'ai fini par faire pratiquement tous les départements. Mon beau-frère a travaillé 33 ans à la *Bridge*, mon beau-père 47 ans...





▲
Figure 133. Ouvrier de la *Dominion Bridge*.

tés sociaux, équipes sportives, journal interne, fêtes... La « Bridge » attire des gens de partout qui viennent s'établir à Lachine.

DU HAUT AU BAS DE L'ÉCHELLE : TOUS AU TRAVAIL

Avec la vague d'immigration provenant d'Europe de l'Est entre les deux guerres mondiales, puis celle de la fin des années 1940, ce sont de multiples communautés qui s'installent à Lachine : Italiens, Slaves d'Ukraine, Juifs de Russie, Syriens chrétiens, etc. Tous comptent sur des conditions d'emploi avantageuses et des possibilités de création de nouveaux quartiers. Nouvelles églises et synagogue témoignent de l'incroyable caractère cosmopolite de la ville, tout comme au début du 19^e siècle, les églises et écoles protestantes dédiées aux Anglais, Écossais et à certains Irlandais.

À ces groupes s'ajoute une communauté depuis toujours proche de Lachine : les Mohawks de Kahnawake. Ils travaillent dans les divers ateliers, deviennent contremaîtres, nouent de solides amitiés, y passent des années, etc. Depuis ses débuts, la *Dominion Bridge* est proche de cette communauté, appréciée de tous. L'admiration la plus grande est cependant réservée aux monteuses-assembleuses, une légende en Amérique du Nord.



Témoignage de monsieur Gilles Peltier, ancien employé de la *Dominion Bridge*

J'ai travaillé à la *Dominion Bridge* dans les années 1970 ; j'étais dans l'équipe des soudeurs de la calandre du réacteur nucléaire, fabriqué pour la centrale Gentilly 2. Il me fallait exactement 7 minutes de marche pour aller de notre maison, sur la 3^e Avenue, jusqu'au punch clock de la Bridge. Durant le break, ou parfois quand on me demandait d'aller balayer là-bas, j'allais voir la forge, avec ses immenses contenants de métal en fusion... C'était tellement impressionnant ! Juste à côté de la track, il y avait aussi deux grands fours, énormes, qu'on voyait de la 6^e Avenue, avec du métal chauffé à rouge... Je me souviens aussi qu'on se servait encore du canal, pour charger les gros morceaux sur des barges pour les expédier. J'étais jeune, ç'a été une belle expérience.



Des communautés voisines, tissées serrées

Pendant longtemps, les résidents de Kahnawake viennent travailler, se divertir et faire des achats à Lachine. Ce sont les autobus de la Compagnie Monnette qui font la navette entre les deux villes.

Figure 134. Le secteur de Lachine-Est est à la droite de l'autobus. Ce pont a depuis été remplacé; il se trouvait dans le prolongement de la 6^e Avenue.



BÂTISSEURS DU CIEL

Dans les années 1830, Kahnawake, nom qui signifie « aux rapides », est le plus grand village autochtone du Bas-Canada. Il est peuplé de près de 1 000 agriculteurs, fermiers, chasseurs, et artisans. La proximité des communautés est ancienne, mais prendra une nouvelle tournure lorsque quelques Mohawks, ou Agniers, qui livrent des pierres d'une carrière locale, participent ponctuellement à la construction du pont Victoria entre 1854 et 1859.

C'est au chantier du pont Saint-Laurent, construit pour le Canadien Pacifique en 1885-1887, que leur tolérance exceptionnelle au vertige et au bruit infernal du rivetage est véritablement mise en valeur. Une douzaine de riveteurs d'origine mohawk sont engagés pour travailler à l'assemblage de l'arche centrale, la plus longue au monde à l'époque. La *Dominion Bridge* ou son client a vraisemblablement négocié un arrangement avec la communauté : traverser les terres de Kahnawake en échange de l'embauche de travailleurs. C'est le début d'une épopée légendaire.



Figure 135. Travaux entrepris pour consolider et aménager une deuxième voie ferrée pour le pont Saint-Laurent et terminés en novembre 1913.



Le témoignage d'une descendante

Je suis Barbara Kanerattoni Diabo. Je suis originaire de Kahnawake et je suis une descendante d'un *ironworker* décédé lors de l'effondrement du pont de Québec, le 29 août 1907, à 17 h 37. Mon arrière-grand-père s'appelait Louis Sateiokwires D'Ailleboust. Son nom est inscrit sur le mémorial qui a été érigé face au fleuve, en 2007. Ce monument rappelle la tragédie de ce jour et rend hommage aux 33 *ironworkers* qui ont perdu la vie et aux 3 survivants de Kahnawake.

À l'époque, la dévastation a été immense ; l'onde de choc s'est répercutée sur des générations et des générations. Mais les hommes ont continué et mon père aussi est devenu *ironworker*. Je ne peux pas dire à quel point ce métier nous rend fiers : les *ironworkers* de Kahnawake sont tous des super héros, depuis ce temps et encore aujourd'hui !



▲ **Figure 138.** La croix du cimetière VEAKATERI à Kahnawake réalisée en pièces métalliques boulonnées et rivetées.

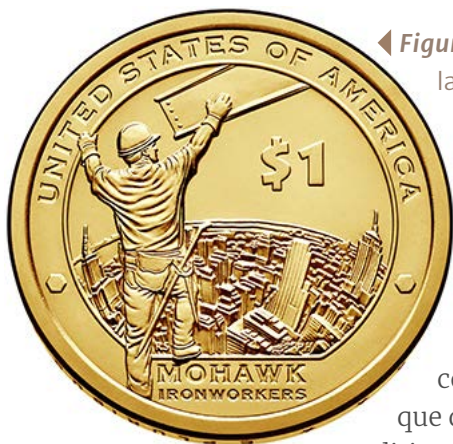
commencent à s'expatrier pour travailler sur des chantiers un peu partout en Amérique. Monteurs-assembleurs, boulonneurs, à partir de 1910, les travailleurs de Kahnawake prennent la route de New York pour édifier les géants de Manhattan.

Recherchés pour leur agilité en tant que monteurs et assembleurs de charpentes d'acier, en dépit des difficultés du métier, les hommes montrent le travail à leurs fils, contribuant ainsi à la construction de nombreux ponts et gratte-ciel au Canada et aux États-Unis. De génération en génération, les Mohawks prennent la route ; dans les années 1950, on comptait près de 800 monteurs de charpentes mohawks à New York et un quartier de Brooklyn a été rebaptisé « Petit Kahnawake ».

Certains aînés ont construit les tours du World Trade Center, alors que d'autres ont travaillé à la recherche des survivants et à la démolition des tours jumelles au lendemain du 11 septembre 2001 ou à la construction du mémorial. En 2002, Michael Bloomberg, ancien maire de New York (2002-2013), a proclamé le 25 avril « Mohawk Ironworker's Day ». Une pièce de monnaie américaine rend aussi hommage aux monteurs d'acier mohawks. Et au *National September 11 Memorial & Museum* à New York, une exposition leur a été consacrée jusqu'à tout récemment, de novembre 2018 à janvier 2020 : *Skywalkers : A Portrait of Mohawk Ironworkers at the World Trade Center*.



▲ **Figure 139.** Les monteurs d'acier mohawks ont travaillé sur de nombreux gratte-ciel de Manhattan dont celui situé au 59 Maiden Lane construit en 1964.



◀ **Figure 140.** Un dollar américain Sacagawea qui commémore l'apport de la communauté à l'histoire des États-Unis. En 2015, c'est un monteur d'acier mohawk travaillant en haut d'un immeuble de grande hauteur devant une vue aérienne de New York. La légende indique MOHAWKS IRONWORKERS.

Enfin, des films ont par ailleurs montré cette réalité, dont *Charpentier du ciel* (1966) de Don Owen ou *Spudwrench, l'homme de Kahnawake* (1997), d'Alanis Obomsawin, ou encore des séries, comme *Bâtisseurs de légendes*. Mais une question se pose : est-ce que des femmes mohawks ont pu exercer ce métier dur, très exigeant, traditionnellement masculin ? La réponse est oui : depuis quelques dizaines d'années, on voit de plus en plus de femmes sur les chantiers ou dans les cours d'apprentis. Dans les familles, ce ne sont plus seulement les grands-pères, oncles, pères, qui ont exercé le métier de monteur-assembleur ou soudeur. On trouve maintenant des tantes, des filles, des mères... Ainsi en 1990, le pont Mercier a été

repeint par une équipe entièrement féminine, dirigée par une femme. L'audace et la force ne sont pas des qualités strictement masculines : des pionnières l'ont aussi prouvé au siècle dernier.

À TRAVAIL ÉGAL, SALAIRE ÉGAL : LES PIONNIÈRES

Si les femmes, principalement célibataires, travaillent dans les manufactures de Montréal au 19^e siècle, elles se retrouvent essentiellement dans des emplois chichement rémunérés et exercés dans de mauvaises conditions. À Montréal, elles sont traditionnellement ouvrières dans les manufactures de textile, de chaussures et de tabac. À la *Dominion Bridge*, une première femme est engagée comme secrétaire en 1889. Huit ans plus tard, elles sont déjà 38, mais toujours dans des postes traditionnellement féminins.

La Première Guerre mondiale (1914-1918) change la donne ; en plus de former une armée, le Canada doit assurer l'approvisionnement en munitions et en matériel de toute sorte aux troupes. Des milliers de femmes entrent à ce moment sur le marché du travail. Les usines de Lachine-Est jouent un rôle de premier plan dans l'ouverture de ce front industriel ; or, la main-d'œuvre féminine y est traditionnellement absente, les emplois étant considérés comme trop exigeants physiquement ou techniquement aux femmes.

La *Dominion Bridge* innove alors ; non seulement elle engage des centaines de femmes mariées ou non pour des travaux de précision, mais elle n'hésite pas à les payer selon le principe du salaire égal pour un travail égal. Sur ce plan, elle fait cavalier seul et se distingue des autres manufacturiers du canal qui allouent un salaire moins élevé aux femmes qu'aux hommes.

... le Canada doit assurer
l'approvisionnement en
munitions et en matériel
de toute sorte aux troupes.

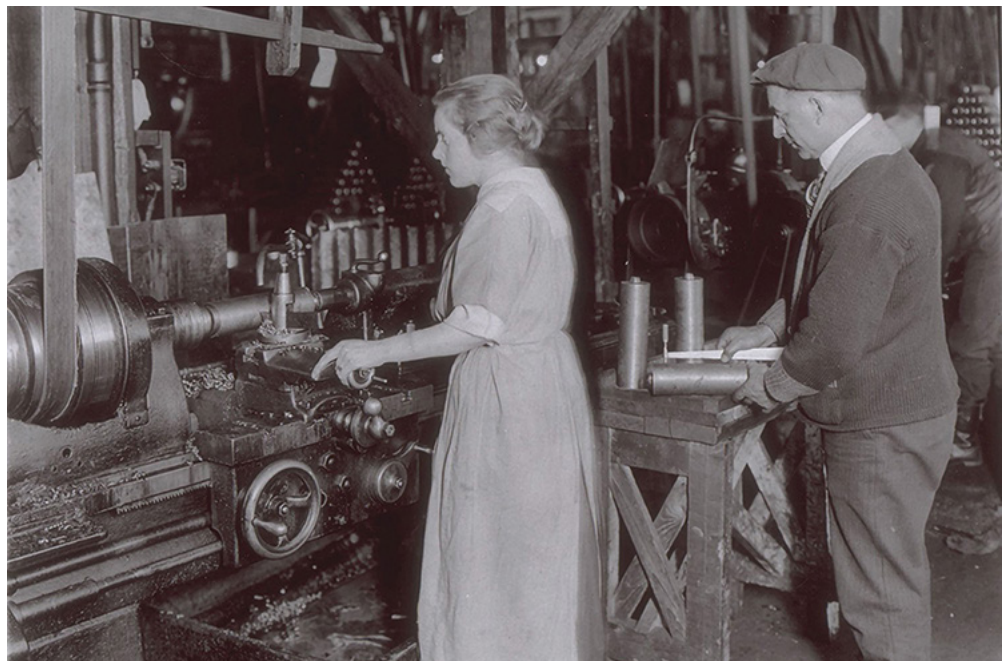
Figure 141. Femmes utilisant les presses pour cartouches à la *Canadian Allis-Chalmers*, vers 1915.



... elle engage des centaines de femmes mariées ou non pour des travaux de précision, mais elle n'hésite pas à les payer selon le principe du salaire égal pour un travail égal.



Figure 142. Étape de la fabrication de munitions 75 mm à la Dominion Bridge.





▲ **Figure 143.** Fabrication de munitions au cours de la Deuxième Guerre mondiale à la *Dominion Bridge*.

Avec le retour de la paix en 1918 et le krach de 1929, la majeure partie des ouvrières se voit indiquer la porte de sortie. À la Seconde Guerre mondiale, les industries ont à nouveau besoin de main-d'œuvre. Au retour de la paix, on écartera de nouveau les femmes, mais leur entrée dans l'univers fortement masculin de l'industrie lourde, encouragée par la *Dominion Bridge*, fera date dans leur reconnaissance professionnelle et leur émancipation.



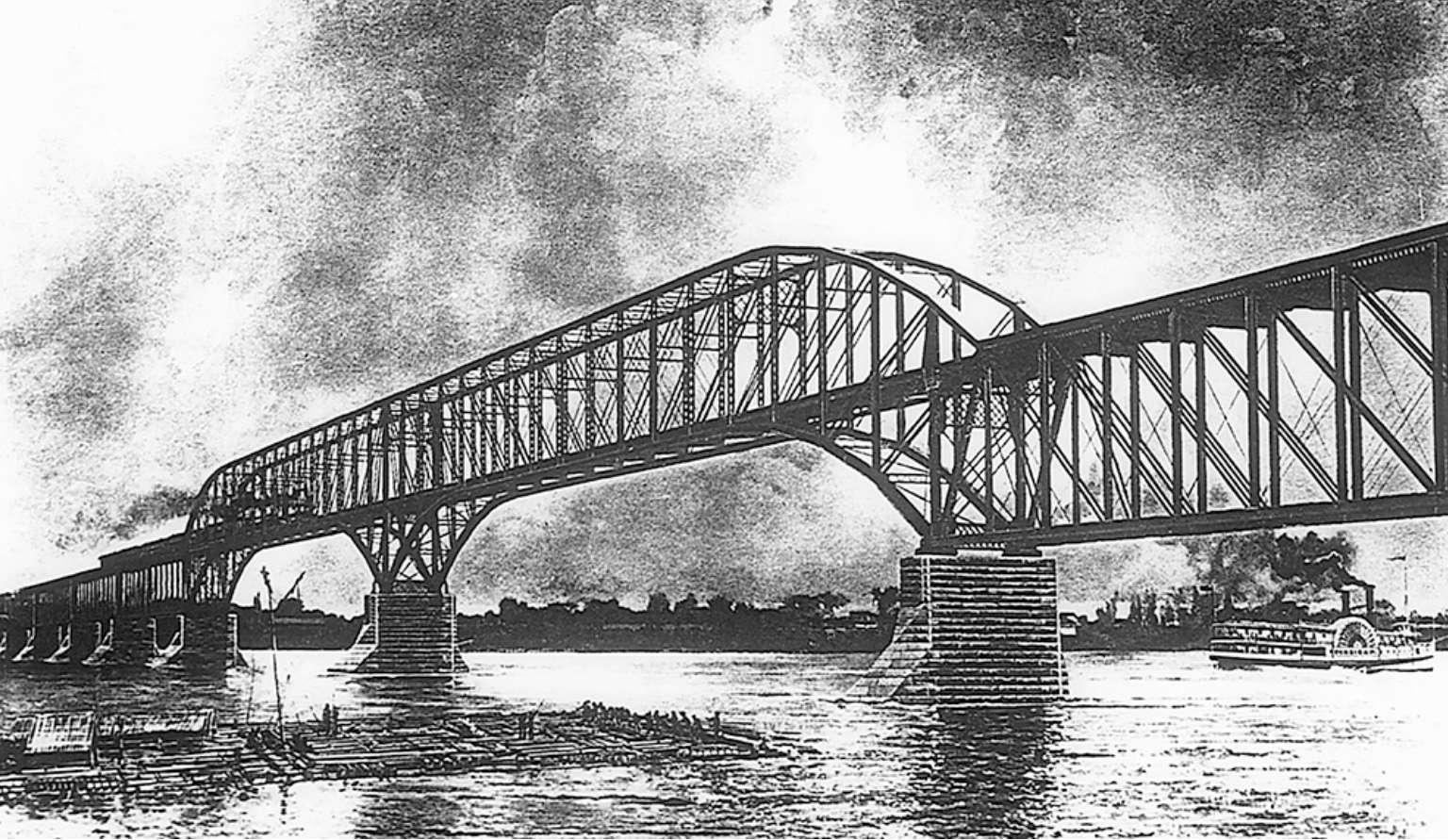
Figure 144. Ponts roulants de la Dominion Bridge.

UN PONT ENTRE LE PASSÉ ET L'AVENIR

Le secteur de Lachine-Est, autrefois un vaste site métallurgique, comporte un héritage industriel matériel et immatériel absolument unique. Il faut voir la participation du quartier à un ensemble historique plus vaste; Lachine, le Québec et même l'Amérique du Nord! Car Lachine-Est est probablement le seul endroit au Canada aussi étroitement lié à la construction de tous ces bâtiments et ponts à la structure d'acier, nos paysages du 20^e siècle. C'est là qu'ont été conçus des ouvrages de génie qui, pour la plupart, ont fait date en matière d'avancées technologiques, c'est là que les pièces souvent gigantesques de fer, d'acier et même d'aluminium, ont été fabriquées avant de partir aux quatre coins du pays.

Est-il possible de dégager certaines constantes de cette histoire? De percevoir une sorte de génie du lieu? Comment s'inspirer de ce riche passé pour définir l'avenir de Lachine-Est?

Divers symboles peuvent émaner de tout ce qu'on a vu au fil du récit. Le plus évident est celui d'un pont; pont ferroviaire ou pont terrestre,



▲
Figure 145. Vue du premier pont du Canadien Pacifique à traverser le fleuve Saint-Laurent, construit en 1885.

entre deux rives ou au-dessus d'un gouffre, mais aussi pont roulant, toujours pour le passage ou le transport entre deux lieux...

Deux ou plusieurs lieux? Effectivement, l'image d'un carrefour, d'un lieu de passage et de rencontre, d'une plaque tournante est tout aussi essentielle. La métaphore peut aussi s'appliquer à un changement historique : le passage d'une époque ou d'un type de société à un autre, par exemple.

Et comment ne pas évoquer le fait que c'est la *Dominion Bridge* qui a uni une multitude de régions au Québec ainsi que les différentes provinces du Canada en contribuant avec ses ponts ferroviaires au développement de la ligne du Canadien Pacifique, d'un océan à l'autre?

Sans prétendre épuiser le sujet, explorons quelques pistes, du physique à l'immatériel, pour définir une image symbolique de Lachine-Est, justement au tournant de son histoire, en route vers un redéveloppement inédit.

UNE FRONTIÈRE À TRAVERSER

Alors que le centre de gravité de Lachine se déplace au fil des siècles, une même impulsion marque constamment son histoire, peu importe l'endroit : l'envie d'explorer de nouveaux lieux et de nouvelles dimensions, d'aller au-delà des frontières

du connu, de créer de nouveaux liens et d'inventer des solutions.

Le lieu attire les curieux et les audacieux ; les explorateurs aussi bien que les entrepreneurs et les investisseurs. Depuis toujours, la localisation stratégique de Lachine en a fait un carrefour, un point de départ ou d'arrivée. C'est un lieu de passage obligé et de rencontres, foisonnant de potentiels. Il mêle les voyageurs et les communautés et se transforme constamment.

Empreint d'un esprit hardi, il symbolise l'évolution de la société québécoise et son passage de la tradition à la modernité. Encore aujourd'hui, Lachine-Est est un espace de transition, cette fois entre Montréal et Lachine, entre passé et avenir, entre individus et collectivité.

UN OBSTACLE FONDATEUR

La limite fondatrice, ce fameux obstacle à franchir, est d'abord bien concrète : ce sont les rapides de Lachine. En effet, les rapides sont un mur abrupt, une extrémité ; aux confins de Lachine, un immense territoire est à explorer à l'ouest, au nord et au sud.

Si le lieu impose une halte, son pouvoir d'attraction est immense, car il ouvre sur des possibilités infinies, tant pour l'exploration que pour la traite des fourrures. Le creusement d'un canal, puis ses agrandissements, seront, en quelque sorte, un premier pont jeté sur le fleuve, qui permettra le passage d'une frontière redoutable.

Cependant, pour franchir un obstacle et progresser, il faut parfois dépasser non seulement des limites physiques, mais aussi intellectuelles et technologiques ! Bien après l'époque du commerce des fourrures et l'implantation du canal, cette manière d'être inventif face aux défis demeure et s'impose fortement à Lachine. Ainsi, le vaste complexe métallurgique qu'a été Lachine-Est est un haut lieu du génie civil ; bien des obstacles ont été franchis ici par d'immenses avancées technologiques à la fin du 19^e siècle et au 20^e siècle.

Parfois un obstacle, aussi important soit-il, est aussi une occasion pour accéder à une nouvelle réalité. Le pouvoir d'agir, en dépit des obstacles, est une valeur qui s'est illustrée ici pendant des siècles. Lachine-Est présente plusieurs défis quant à son redéveloppement, notamment la présence de sols contaminés. Créer un environnement sain et attrayant en dépit de certains obstacles est un enjeu stimulant, car, comme autrefois, son potentiel est immense.

Et comment ne pas évoquer le fait que c'est la *Dominion Bridge* qui a uni une multitude de régions au Québec ainsi que les différentes provinces du Canada en contribuant avec ses ponts ferroviaires au développement de la ligne du Canadien Pacifique, d'un océan à l'autre ?

VOIES DE TERRE, VOIES D'EAU ET VOIES DE FER : MOBILITÉ ET CONNECTIVITÉ

Pouvoir se déplacer et faire transiter des marchandises est un impératif majeur pour le développement social, commercial, industriel, etc. Au cours de son histoire, Lachine se trouve rapidement au cœur du commerce continental et au carrefour d'importantes voies de communication et de transport complémentaires, parmi les plus importantes au 19^e siècle. Lachine est la porte qui ouvre sur le continent.

L'ancien canal des Sulpiciens reste une première tentative et c'est le canal de Lachine qui deviendra la voie d'eau indispensable. L'importance de ce canal dans le développement de Montréal, mais aussi à l'échelle nationale, lui a valu d'être désigné d'importance nationale par la Commission des lieux et des monuments historiques du Canada dès 1929.

Lachine est la porte qui ouvre sur le continent.

Par ailleurs, le chemin Upper Lachine, aujourd'hui le boulevard Saint-Joseph, est longtemps, de son côté, une véritable épine dorsale entre Montréal, l'ouest de l'île et le Haut-Canada, notamment Ottawa et Toronto. En traversant Lachine-Est, le boulevard est un témoin vénérable du temps avant l'ère industrielle et son tracé sinueux suit les rives du canal, aujourd'hui caché derrière les bâtiments.



Figure 146. ▶
Inauguration officielle de la voie maritime du Saint-Laurent le 26 juin 1959

Inauguré en 1847, le *Montreal and Lachine Railroad* est la première ligne de chemin de fer à être construite sur l'île. La voie longe le canal pour aboutir à proximité du quai d'où part le traversier reliant Lachine à Kahnawake, une étape de la route vers New York. Le pont ferroviaire Saint-Laurent est pour sa part ouvert en 1885, consolidant ainsi le réseau des voies de terre, d'eau et de fer.

La connectivité s'incarne aussi à l'intérieur des complexes industriels ; de multiples voies sont aménagées pour faire transiter matériaux et produits usinés entre les divers bâtiments jusqu'à leur expédition une fois terminée. Ces voies dessinent de gracieuses et nombreuses circonvolutions et leur multiplicité aura été marquante.

Accessibilité, mobilité, diversité et complémentarité des moyens, sont des concepts bien présents à Lachine-Est depuis le 19^e siècle. Qu'en sera-t-il des transports actifs et collectifs au 21^e siècle ?

UNE MIXITÉ REMARQUABLE

Lachine est un lieu fréquenté, et ce, bien avant l'arrivée des Européens ; des rencontres et des échanges y auraient été effectués entre des groupes des Premières Nations durant une période d'environ deux millénaires.

Riche d'une longue tradition d'installations temporaires, Lachine est aussi rapidement choisi comme lieu d'établissement permanent. La fertilité des terres, la proximité de Montréal, la beauté du site et la richesse des eaux du lac Saint-Louis, où l'on trouve en abondance poissons et anguilles, incitent les colons qui viennent de France à s'y installer.

Plusieurs vagues d'immigration touchent Montréal à partir des dernières décennies du 18^e siècle. Plusieurs citoyens britanniques, des Anglais, des Irlandais et des Écossais, s'établissent à Lachine. Riches marchands, entrepreneurs, bientôt grands propriétaires fonciers, ou simplement ouvriers, ces nouveaux arrivants influeront profondément sur l'avenir de Lachine.

De nombreux citoyens américains transiteront aussi par Lachine, par exemple des loyalistes en route vers le Haut-Canada, ou encore s'y établiront en raison d'occasions professionnelles. Ainsi, on retrouve plusieurs ingénieurs américains à Lachine, qui donneront une impulsion à la création d'industries, certes, mais aussi au développement de la profession au Québec.

D'autres communautés vont aussi se greffer à la population au fil des années en raison des perspectives d'emploi et, probablement, de la possibilité de créer de nouveaux quartiers et de profiter du dynamisme de la ville : des immigrants de l'Europe de l'Est, beaucoup d'Ukrainiens, mais aussi des Italiens, des Juifs de Russie, des Syriens... La ville est cosmopolite, comme en témoignent les nombreux temples de diverses confessions qu'on y trouve : églises catholique, unie, anglicane, orthodoxe, synagogue et autres.

La ville est cosmopolite,
comme en témoignent les
nombreux temples de diverses
confessions qu'on y trouve.

Figure 147. Travaux entrepris pour consolider et aménager une deuxième voie ferrée pour le pont Saint-Laurent et terminés en novembre 1913.



... la construction du pont
Saint-Laurent donne naissance
à l'immense phénomène des
Ironworkers Mohawks.

Par ailleurs, le village de Kahnawake, fondé en 1667 sous le nom de Mission Saint-François-Xavier du Sault-Saint-Louis par des missionnaires jésuites, et déplacé à plusieurs reprises avant d'être établi à son site actuel, est juste de l'autre côté du fleuve. L'histoire des Mohawks de Kahnawake est forte, singulière et surtout, intimement liée à celle des rapides, où les pilotes mohawks sont indispensables. Elle est également indissociable de celle de Lachine.

La *Dominion Bridge* est la première à engager officiellement des travailleurs de la communauté à la fin du 19^e siècle, pour la construction du pont Saint-Laurent. L'initiative donne naissance à l'immense phénomène des *Ironworkers Mohawks*. La construction des grands ponts, des gratte-ciel de Montréal et de Manhattan et de bien d'autres villes au Canada ou aux États-Unis, s'est faite avec ces travailleurs agiles, à la prodigieuse réputation. Au fil du temps, d'autres Mohawks se sont joints à ceux de Kahnawake, mais ce sont eux qui sont les icônes d'un métier on ne peut plus dangereux.

Les Mohawks fréquentent donc Lachine régulièrement et les liens entre les communautés sont importants : les Mohawks viennent travailler au complexe de la *Dominion Bridge*, viennent faire

leurs courses et se divertir sur la rue Notre-Dame, etc. Lachine est peut-être un cas unique au Québec : une ville cosmopolite paisible, où les communautés se mêlent véritablement, y compris celles des Premières Nations, dans une grande proximité. Cette mixité traditionnelle, remarquable, est plus que jamais essentielle pour le redéveloppement collectif de Lachine-Est.

ENTRE TRADITION ET MODERNITÉ

Franchir un obstacle, innover, cela peut aussi vouloir dire passer à une autre époque, changer un système pour un autre, briser des conventions. On l'a dit : ceux qui viennent à Lachine sont audacieux, depuis toujours. Entre tradition et modernité, Lachine est un lieu où s'exprime le changement. En voici trois exemples.

Lorsque l'immigrant écossais William Fleming (1786-1860) fait construire, en 1815, un premier moulin dans ce qui est alors Lachine, devenu aujourd'hui LaSalle, il heurte de front la tradition : moudre le blé est le privilège des Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal. Fleming provoque une guerre judiciaire qui dure de 1816 à 1825 et qu'il finira par gagner, avec l'abandon des procédures. Il fait ainsi passer le Québec d'alors d'un système encore féodal à un système de libre entreprise. Sans être le seul artisan de ce changement de société majeur, il est l'un des initiateurs importants.

Parlons maintenant du travail des femmes ; elles sont présentes dans les manufactures de Montréal au 19^e siècle, mais principalement dans les usines où les salaires sont bas et les conditions mauvaises, par exemple les usines de textile. À la *Dominion Bridge*, une première femme est engagée comme secrétaire en 1889. Huit ans plus tard, elles sont déjà 38, mais toujours dans places traditionnelles.

Or, on l'a vu, les deux guerres mondiales changeront cela ; la *Dominion Bridge* engage cette fois des femmes pour des postes occupés généralement par des hommes. Le travail est dur physiquement et la compagnie innove en payant les femmes au même salaire que leurs homolo-

À travail égal, salaire égal : la *Dominion Bridge* agit en pionnière dans la reconnaissance du travail féminin.



Figure 148. Femmes utilisant les presses pour cartouches à la *Canadian Allis-Chalmers*, vers 1915.

Figure 149. ►

Ponts roulants de la
Dominion Bridge.



gues masculins. À travail égal, salaire égal : la *Dominion Bridge* agit en pionnière dans la reconnaissance du travail féminin.

Enfin, comment parler de modernité sans évoquer l'immense contribution de la *Dominion Bridge* aux paysages du 20^e siècle. Dès la construction d'un premier pont, le pont Saint-Laurent, la compagnie et ses ingénieurs innovent avec le plus long treillis continu au monde, et ce n'est que le début d'une longue suite. Conçus et fabriqués à Lachine-Est, pratiquement tous les ponts et des dizaines de gratte-ciel métamorphoseront le paysage traditionnel du Québec et du Canada. C'est ici que la modernité a pris forme.

LE PONT, UN EMBLÈME DE LACHINE-EST

Joignant une réalité à une autre, explorant aussi l'espace en hauteur, ouvrant la voie à la modernité, l'image d'un pont résume à merveille l'identité de Lachine-Est. Ouvrage d'art au caractère monumental, c'est un emblème pour le quartier.

L'image la plus spectaculaire que l'on a de Lachine-Est encore aujourd'hui est justement celle des gigantesques ponts roulants qui défilent encore.

Si le secteur ne grouille plus d'activités, si les trains ne circulent plus, si les forges et foyers ne rougissent plus et si les poutres d'acier n'encombrent plus les terrains et les entrepôts, le passé est encore proche et perceptible, pour peu qu'on se donne la peine de le découvrir. Et pourquoi ne pas le mettre en valeur, prévoir des espaces ou lieux pour lui rendre hommage, lui donner une seconde vie surtout, en le réinterprétant à la lumière des besoins du quartier et de la ville au 21^e siècle ?

CONCLUSION

Encore une fois, Lachine est face à un défi. Le passé démontre qu'il a toujours été possible de franchir les obstacles et que le lieu s'est sans cesse renouvelé. L'héritage de Lachine-Est et le génie particulier de ce lieu hautement significatif peuvent inspirer une vision, révéler des potentialités et stimuler la créativité.

Réinvesti collectivement, le patrimoine industriel de Lachine-Est est un outil essentiel pour définir le développement et l'aménagement futur d'un territoire unique sur l'île de Montréal et au Québec.

... si les trains ne circulent plus, si les forges et foyers ne rougissent plus et si les poutres d'acier n'encombrent plus les terrains et les entrepôts, le passé est encore proche et perceptible, pour peu qu'on se donne la peine de le découvrir.

PRINCIPALES RÉFÉRENCES

- ARCHEMI, Maître d'œuvre de l'histoire inc., Histobec, Chantal Prud'Homme. *Inventaire et évaluation des ressources culturelles canal de Lachine – Rapport synthèse*, 1995. 164 p.
- ARCHEMI vol. 2. *Inventaire et évaluation des ressources culturelles canal de Lachine — Rapport synthèse Volume 2 — Fiches techniques Secteurs 1 à 4*, 1995. N. p.
- ARCHEMI, Maître d'œuvre de l'histoire inc., Luce Lafontaine, SACL. *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine* pour le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Bureau du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal. Mars 2008. 80 p. + annexes.
- BÉLISLE, Jean, Louise DÉSY et Dinu BUMBARU. *Regards sur un paysage industriel : le canal de Lachine*. Centre canadien d'architecture, 1992. 43 p.
- DOMINION BRIDGE COMPANY. *Cavalcade of Steel; Spanning 90 years in the life of Canada and Dominion Bridge, the company that changed the face of a nation*. Montréal: Dominion Bridge Co. Ltd, 1972. 96 p.
- FETHERLING, George, DUNWELL, Steve. *Vision in steel : 1882-1982, one hundred years of growth, Dominion Bridge to AMCA International*. Montréal : AMCA International ; Toronto, Ontario : Key Porter Books [1982]. 191 p.
- LAMARCHE, Hélène. *Recueil des capsules historiques, 1667-2017, Lachine*. Société d'histoire de Lachine, 2017. 100 p.
- MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC. *Rapport préliminaire Quatre complexes industriels de l'arrondissement de Lachine Volumes 1 et 2*, pour le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine Bureau du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal, février 2006. 78 p. + annexes.
- MÖBIUS4_design architectural consultant. *Les « 100 Glorieuses » de Lachine Étude du patrimoine d'archives et des collections du territoire de Lachine*. 2015. 144 p.
- MOUSSETTE, Normand. *En ces lieux que l'on nomma « La Chine »...*, Lachine, Cité de Lachine, 1978. 177 p.
- OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Rapport de consultation publique Secteur Lachine-Est*, 26 juillet 2019. 96 p.
- PAYETTE-HAMELIN, Mathieu. *Pour une approche urbanistique de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine bâti : l'expérience du canal de Lachine à Montréal*. (Thèse de doctorat) Université de Montréal et Université Paul Cézanne, 2011. 446 p.
- SACL. *Étude de potentiel archéologique secteur de planification détaillée de Lachine Est arrondissement de Lachine*. 2012. 69 p.
- SHEARWOOD, Mrs. F. P. *Whence came this Dominion Bridge that spans the Dominion of Canada*. Dominion Bridge Co ?, 1936. 57 p.
- TOURIGNY, Vincent. *La Jenkins : Récits & graffitis du Sud-Ouest de Montréal*. Montréal : Possibles Éditions. 2015, 193 p.

RECHERCHE ET RÉDACTION

MARIO BRODEUR, recherche, rédaction et chargé de projet

SYLVIE BLAIS, recherche et rédaction

Nous remercions les personnes qui ont généreusement accepté de contribuer par leurs connaissances ou témoignages : François Morrissette et André Robichaud, de la Société historique de Lachine, Barbara Kaneratonni Diabo, Gilles Peltier et René Laberge. Que les collaborateurs de la Ville de Montréal qui ont commandé et participé à la réalisation de cet ouvrage : François C. Bélanger, Julie Boivin, Éline Gauthier et Martin Roy, reçoivent toute notre gratitude. Un merci spécial à Grace Cheong qui a su mettre en page cette matière patrimoniale de façon novatrice.

DÉMARCHE

Cette publication a été réalisée à partir, principalement, des études réalisées en 1995, 2006 et 2008 par Archemi, Maître d'œuvre de l'histoire, Luce Lafontaine et par SACL en 2012. Une mise à jour ainsi que des recherches et analyses complémentaires ont été effectuées. Le récit se base donc sur la documentation disponible et sur l'expertise de Brodeur Consultants. Il propose une vision qui pourra être complétée ou précisée ultérieurement. En aucun cas, il ne prétend à répondre à toutes les questions touchant un secteur patrimonial aussi riche ; d'autres études complémentaires devraient être menées sur les plans architecturaux, archéologiques, sociologiques, ethnologiques, etc.

Il n'a pas été possible de visiter les terrains et les bâtiments du secteur de Lachine-Est autrement qu'à partir de l'emprise publique, d'où l'absence de photos à proximité des bâtiments ou à l'intérieur de ceux-ci.

LISTE DES FIGURES

- 1 Service de l'urbanisme et de la mobilité Montréal, 2019.
- 2 *Lachine Est Cadastre et bâti*. Source : Ville de Montréal, 2018.
- 3 *Plan d'une partie du village Lachine*. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, E21,S555,SS1,SSS23,PL.2A.
- 4 © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 5 *Montréal et les rapides de Lachine, mai 1611. Le grand saut st Louis. de Champlain, Samuel*. In *Oeuvres de Champlain*, Éditions du jour, Montréal, 1973, volume I, p. 248. Source : Wikimedia Commons.
- 6 *Radisson et Des Groseillers établissant le commerce des fourrures dans le Nord-Ouest, 1662*, Stapleton, Archibald Bruce (1917-1950), n.d. Don de BCE inc. Source : © Musée McCord, M993.154.313.
- 7 *Departure of De La Salle - From Lachine for the West, 6th July, 1669*. Brodeur, Albert Samuel (1862-1904), 1893. In *Lake St. Louis old and new illustrated and Cavalier de La Salle / by Désiré Girouard...* Columbian ed. Montreal: printed by Poirier, Bessette & Co., 1893 sixième ill. suivant la p. 8 MIC/B524\03441 GEN. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 0002725749.
- 8 © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 9 1733-1 : *Carte d'une partie de l'isle de Montréal depuis la Pointe à Cardinal jusque au [sic] courant de S. Marie avec la ville de Montréal. - [19-] (original créé en 1733). Compléments du titre : le canal commandé par Mes. du Séminaire est depuis A jusqu'à B, qu'ils ont abandonné n'ayant pas la profondeur à cause du roc*. Chaussegros de Léry, 1733. Source : Archives de la Ville de Montréal, CA M001 VM066-1-P035.
- 10 *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine. Plan 1 Étude polyphasée 1732*. © SACL, 2007. In © Archemi (2008), annexe.
- 11 *Map of the harbour city and environs of Montreal for Mc.Gregors British America (détail)*. Wyld, James (1812-1887). Éditeur : [S.l.] Mc.Gregors British America,[183-?]. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 87034.
- 12 *La barrière de péage*, peinture de Cornelius Krieghoff, 1863. Copie, Wm. Notman & Son, 1934-1935. Achat de l'Associated Screen News Ltd. Source: © Musée McCord VIEW-25626.
- 13 *Lachine Canal, Montreal*. Purchased with the assistance of a Wintario Grant. John Hugh Ross (c. 1867-c. 1919), c. 1880-1900. Source : Royal Ontario Museum, 980.104.6.
- 14 *Grève des ouvriers du canal de Lachine*, Henri Julien (1852-1908). In *L'Opinion publique*, Vol. 9, no 2 (10 janvier 1878), p. 22. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, O- 104 MIC A209.
- 15 *Construction du bassin no 4 - canal de Lachine*. Source : McLaughlin, Samuel, photographe, ca. 1877. Source : Bibliothèque et Archives Canada/N.C. Shipman collection/a147588.
- 16 *Dawes & Co., Brewers and Maltsters. Lager Beer Ice Vaults, 1878*. Créateur : M-N Co., 1893. In *Lake St. Louis old and new illustrated and Cavalier de La Salle / by Désiré Girouard...*, première ill. suivant la p. 232, Columbian ed. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, MIC/B524\03441 GEN.
- 17 *Chaîne de production, brasserie Dawes, Lachine vers 1920*. Source : Achat de Mr. Fritz Arnold © Musée McCord, MP-0000.587.94.
- 18 *Affiche publicitaire*, Collection du Musée de Lachine (RG-1999-478), © Musée de Lachine.
- 19 *[Dominion Bridge Company - View of shop machinery from above]*. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007914408. Crédit : Dominion Bridge Company.

- 20** *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga from actual surveys, based upon the cadastral plans deposited in the office of the Department of Crown Lands / Détail du feuillet 83.* Hopkins, Henry Whitmer (1838–1920), 1879. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G475/H6/1879 DCA.
- 21** *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference / Détail feuillet 53.* Pinsoneault, Adolphe Rodrigue, -1917 comp., 1907. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G475/P5/1907 DCA.
- 22** *Lachine A.D.*, 1909, James Lovell Wiseman, Encre sur papier, Collection du Musée de Lachine (DAM-2014-007), © Musée de Lachine.
- 23** *Dominion Wire Manufacturing Co.*, vers 1887, Eugène Haberer. Encre, graphite et gouache sur papier vélin, Collection du Musée de Lachine (DAM-2008-002), © Richard-Max Tremblay.
- 24** *C.P.R. (Canadian Pacific Railway) Lachine Bridge – unloading steel from ship cont 4137.* Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/PA-201561. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 25** *Allis Chalmers Bullock Limited near Montreal.* Éditeur Valentine & Sons' Publishing Co., Ltd [19..?]. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CP 6370 CON.
- 26** *Marine Engine under condition. Canadian Allis-Chalmers, Ltd., Rockfield Works. Date 1914–1918.* Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Fonds du ministère des Forces armées outre-mer du Canada/a024495.
- 27** *Catalogue de la Jenkins de 1973.* Source : © 2007, Explorationurbaine.ca.
- 28** *Vue aérienne de Montréal et ses environs.* – 1962 avec surimpression de notre part des noms des complexes usiniers. Source de la vue aérienne : Archives de la Ville de Montréal, VM97-3_04_342.TIF-1962.jpg.
- 29** *Aerial view of Dominion Bridge Company Ltd. Lachine plant.* Anonyme, 1927. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152391. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 30** *Job Abbott. First Dominion Bridge Company Ltd. President.* Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152384. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 31** *Plan of office building – elevation – cross section – ground floor – half plan of foundation – half plan of first floor – end elevation. [architectural drawing].* Anonyme, n.d. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007151933.
- 32** *Office of the Dominion Bridge Company. Anonyme, 1884.* Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152365. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 33** *Plan of main workshop, sheet no. 1 – West elevation of main shop and house – longitudinal section of main shop and boiler house – plan of main shop [architectural drawing].* Anonyme, 1883. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007151932.
- 34** *Dominion Bridge. Exterior view of main workshop, south elevation.* Artotype from a photograph by A. Henderson, taken in 1880's. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/PA-117224.
- 35** *Reversing Falls Bridge in en: Saint John, New Brunswick.* Photographie © Hinto, 2009. Source : Wikimedia Commons CC-BY-SA-3.0
- 36** *[Dominion Bridge]. Steel Bridge on the Canadian Pacific Railway, over the St. Lawrence River, at Lachine, near Montreal, PQ.* Anonyme, ca. 1890. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e011198104.
- 37** *Pont de Québec, Québec, QC, vers 1920.* Anonyme, ca. 1920. Source : © Musée McCord, MP-0000.25.314.
- 38** *View of Lachine, Quebec.* Anonyme, 1915 ?. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152385. Crédit : Dominion Bridge Company.

- 39** *Dominion Bridge Company Lachine Plant.* In *Catalogue S.1. January 1915*, p. 5. Source: CCA, M TC ID 86-B10830.
- 40** *Aerial view of Lachine, P. Q.* Anonyme, ca. 1915. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007152385. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 41** *Construction of Dominion Bridge Company Ltd. Lachine plant. Monday June 21st, 1915 - 3:15 P.M.* Anonyme, 1915. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152395 Crédit : Dominion Bridge Company.
- 42** *1922 The Mount Royal Hotel, Montreal.* Anonyme, 1922. In *Cavalcade of Steel 1882-1972*, p. 32.
- 43** *Montreal South Shore Bridge [Jacques Cartier Bridge]: progress north A. arm.* Anonyme, 1927. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/a102736. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 44** Anonyme, 1936. In *Whence came this Dominion Bridge that spans the Dominion of Canada*, Shearwood (1936), p. 5.
- 45** *Special oil-fired tilting furnace for smelting ingot cooper, Dominion Copper Products Co. Plant.* Anonyme, 1916. In *Staff Article "Dominion Bridge Co. Ltd., and Subsidiaries, Lachine, P.Q." Canadian Machinery*, Vol. 16. December 28, 1916, p. 680. Source: archive.org.
- 46** *1939-1946 Second World War.* Anonyme, n.d. In *Cavalcade of Steel 1882-1972*, p. 61.
- 47** *[Dominion Bridge Company - Two women working in shell manufacturing plant].* Anonyme, n.d. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007914409. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 48** *[Dominion Bridge picture of machines in plant].* Anonyme, n.d. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152364. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 49** *1953 General Hospital, Montreal, Steelwork for the new Montreal General Hospital was completed in 1953.* Anonyme, 1953. In *Cavalcade of Steel 1882-1972*, p. 64.
- 50** *1967 Katimavik, Expo World Fair, Montreal. When Canada celebrated its 100th birthday in 1967, one of the exhibits built by Dominion Bridge for the exciting Expo scene was Katimavik, the giant structure which formed part of the Canadian Pavillon. It was one of the most prominent of all the landmarks on the World Fair's spectacular horizon.* Anonyme, 1967. In *Cavalcade of Steel 1882-1972*, p. 83.
- 51** *1965 Le Château Champlain, Montréal. Dramatically designed in steel and stone to capture the spirit of Montreal, this CPR luxury hotel opened its doors to guests early in 1967. The frame contains some 5 000 tons of steel.* Anonyme, 1965. In *Cavalcade of Steel 1882-1972*, p. 79
- 52** *Inauguration de la voie maritime du St-Laurent, 1959.* Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Fonds André Sima (P586, S1, SS1, D1959-028.
- 53** *Photos de l'exploration de la Jenkins en 1996.* © 2007, Explorationurbaine.ca. Cote: 1.18.
- 54** *Photos de l'exploration de la Jenkins en 2004.* © 2007, Explorationurbaine.ca. Cote: 45.56.
- 55** *Aerial view of Dominion Bridge Company Ltd. Lachine plant.* Anonyme, 1927. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007152389. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 56** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 57** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 58** *Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference /Détail du feuillet 53. Pinsoneault, A. R. (Adolphe Rodrigue). [Montreal] : the Atlas Publishing Co. Ltd.,[1907?].* Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G475/P5/1907 DCA.
- 59** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 60** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 61** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 62** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 63** *Vue aérienne à Lachine.. on peut voir les industries... Dominion Engineering .. Jenkins Valves.. Stelco.. Dominion Bridge et bien d'autres.. photos de Hank Lasalle..!* © Hank Lasalle, ca. 1960. Source : www.facebook.com/Lachine.
- 64** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 65** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 66** *Plan of Property at Lachine P.Q. Belonging to the Dominion Bridge Co. Ltd, 1897 (détail).* Anonyme, 1897. Source: Bureau de la Dominion Bridge Company Lachine.
- 67** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 68** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.

- 69** *Passage à niveau du Chemin de fer Canadien Pacifique surplombant une voie de la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc, Rockfield (Québec).* Anonyme, 1912. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/a102715. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 70** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 71** *General layout of plant. [cartographic material].* Anonyme, 1917. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007151936.
- 72** *Dominion Bridge Company Limited Plan of Property on the South Side of Lachine Road 1903.* Anonyme, 1903. Source: Bureau Dominion Bridge Company Lachine.
- 73** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 74** *Dominion Bridge Company Limited.* Anonyme, n.d. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/a102706. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 75** *Dominion Bridge Company Limited Lachine Plant Plot Plan. Date: octobre 1970 (revu et révisé).* Anonyme, 1970 (dernière révision). Source : Bureau Dominion Bridge Company Lachine.
- 76** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 77** © Google Earth, 2 juillet 2019.
- 78** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 79** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 80** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 81** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 82** Fond de plan : Ville de Montréal.
- 83** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 84** © Google Earth, mai 2019.
- 85** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 86** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 87** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 88** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 89** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 90** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 91** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 92** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 93** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 94** Fond de plan, 2008. Source : © *Archemi* (2008) p. 210.
- 95** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 96** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 97** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 98** Fond de plan : vue aérienne de 1947 (détail). Source : Archives de la Ville de Montréal, VM97-3_7P13-03.
- 99** *Marine Engine under construction.* [Canadian Allis-Chalmers, Ltd., Rockfield Works]. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Fonds du ministère des Forces armées outre-mer du Canada/a024495.
- 100** Fond de plan, 2008. Source: © *Archemi* (2008), p. 211.
- 101** © Google Earth, 10 juillet 2019.
- 102** © Google Earth, août 2019.
- 103** © Google Earth, août 2019.
- 104** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 105** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 106** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 107** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 108** Fond de plan : vue aérienne de 1947 (détail). Source : Archives de la Ville de Montréal, VM97-3_7P13-03.jpg.
- 109** Fond de plan, 2008. Source : © *Archemi* (2008), p. 209.
- 110** *Dominion Bridge Company, Lachine, 1883-84.* Archambault, Henri E., Photographe, 1893. In *Lake St. Louis old and new illustrated and Cavalier de La Salle /* by Désiré Girouard... Columbian ed. Montreal: printed by Poirier, Bessette & Co., 1893 septième ill. suivant la p. 232. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, MIC/B524\03441 GEN.
- 111** *Lachine Shop under - Girder Construction. About 1905.* Anonyme, ca. 1905. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/e007152372. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 112** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 113** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 114** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 115** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.

- 116** [*Dominion Bridge Company – Aerial view of Lachine plant*]. Anonyme, années 1950. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007914411. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 117** *Material storage yard (N.Y.) at Lachine*. Anonyme, n.d. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007152355. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 118** *Dominion Bridge Company Ltd. shipping yard crane and erection shed at Lachine, Quebec*. Anonyme, 1911. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007152397. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 119** © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 120** *Emplacement potentiel de l'une des anciennes berges de la petite rivière Saint-Pierre. Il s'agit de la voie de service asphaltée en bordure de la rue Saint-Joseph, en marge du viaduc du chemin de fer du Canadien Pacifique. (Photo numérique SACL inc., CD1-2)*. Source : © SACL (2012), p. 26.
- 121** *Plan de l'entrée du Canal Lachine à Lachine*. Perrault, Henri Maurice, ca. 1850. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CA601,S53,SS1,P3064. ID : 457710.
- 122** *Analyse et potentiel de mise en valeur du patrimoine du secteur industriel Est de Lachine. Plan 1 Étude polyphasée 1732*. In © Archemi (2008), Annexe plan 2.
- 123** *Plan 3 Patrimoine significatif*. Source: © SACL (2012), p. 64.
- 124** L'ancien décorateur intérieur Harold Webster prend note des commentaires de Nettie Dowbush, une ancienne serveuse. Tous deux sont maintenant employés à l'usine de munitions de la Dominion Bridge Company : Harold, à titre de rédacteur de l'organe interne D.B. News, et Nettie, comme opératrice de presse hydraulique. Anonyme 1943. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Fonds de l'Office national du film/ e000761880.
- 125** *Like most of the early executives, Phelps Johnson (right, at his cluttered rolltop desk) fulfilled both management and design functions within the company*. Anonyme, n.d. In *Vision in steel : 1882-1982, one hundred years of growth, Dominion Bridge to AMCA International*, p. 33.
- 126** *Outside the Lachine office in 1892, the Dominion Bridge stall (all of it, including apparent mascots) poses for the photographer. At far left is Phelps Johnson, who would serve as company president from 1913 to 1919. He would be succeeded by G. H. Duggan (1919-1936) seen at far right dog*. Anonyme, 1892. In *Vision in steel : 1882-1982, one hundred years of growth, Dominion Bridge to AMCA International*, p. 28.
- 127** *Portrait d'Ernest Cormier. Dupras & Colas (photographic studio)*. Dupras & Colas (photographic studio), ca. 1920. Source : © Fonds Ernest Cormier, Centre Canadien d'Architecture, ARCH252098.
- 128** *Université de Montréal. [Vancouver?]: [Canadian Pacific Air Lines, Limited], [entre 1942 et 1948 ?]*. Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CP 037159 CON
- 129** *Two Dominion Bridge engineers work on a problem in the drawing office of the firm's Montreal building, circa 1903*. Anonyme, ca. 1903. In *Vision in steel : 1882-1982, one hundred years of growth, Dominion Bridge to AMCA International*, p. 48.
- 130** *Lachine Erection Department engineering staff*. Anonyme, années 1960. Dominion Bridge Company fonds. Source: Bibliothèque et Archives Canada, Boîte : 20742. ID: 372672.
- 131** *Drop Forge Shop. Dominion Bridge Company Ltd. Oct. 15 - 1915*. Anonyme, 1915. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ Dominion Bridge Company fonds/e007152393. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 132** *Bradley Fountains in shower room at Lachine Plant*. Anonyme, n.d. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/ e007152357. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 133** © Société d'histoire de Lachine.
- 134** © Société d'histoire de Lachine. Collection Pierre Turcotte.
- 135** *Canadian Pacific Railway, Lachine Bridge – shoe of 270' span*. Anonyme, 1913. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Dominion Bridge Company fonds/a102709. Crédit : Dominion Bridge Company.
- 136** *St. Lawrence Bridge, C.P.R. Lachine P.Q. Lachine: J.A. Clément, Druggist, [19--?]*. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CP 5685.
- 137** *Quebec's Great Bridge tragedy. [Montréal ?]:[Montreal Standard Publishing Company?],[1907?]*. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, AFF C 00014543 CON.

- 138 © BRODEUR CONSULTANTS, 2020.
- 139 “High Steel” Directed by Don Owen. Produced by Julian Biggs. Steel workers are at work, high above street level, on the construction of skyscraper, 59 Maiden Lane, New York City, USA, 1964. Photo credit: Martin Duckworth © 1965 National Film Board of Canada. All rights reserved. The men who work cloudhigh to keep it growing, most of them Mohawk Indians of Kahnawake, near Montreal, famed for their skill in erecting the steel frames of skyscrapers.
- 140 *Mohawk Ironworkers. Native American \$1 Coin Act. Reverse: The 2015 Native American \$1 Coin commemorates the contributions of the Kahnawake Mohawk and Mohawk Akwesasne communities to “high iron” construction work and the building of New York City skyscrapers. The reverse design depicts a Mohawk ironworker reaching for an I-beam that is swinging into position, rivets on the left and right side of the border, and a high elevation view of the city skyline in the background. The design includes the required inscriptions “UNITED STATES OF AMERICA,” “\$1,” and the additional inscription “MOHAWK IRONWORKERS.”* Source: <https://en.numista.com/catalogue/pieces71139.html>.
- 141 « *Women Operating Cartridge Case Presses, Canadian Allis-Chalmers* », vers 1915. Anonyme. Source : Bibliothèque et Archives Canada/ National Archives of Canada fonds/C-018864.
- 142 « *Intermediate Turn Stage in the Manufacture of a 75 mm. US. Shell, Dominion Bridge Co., Ltd* », vers 1916-1917. Anonyme, ca. 1916-1917. Source : Bibliothèque et Archives Canada/Fonds du ministère des Forces armées outre-mer du Canada/PA-186264.
- 143 *During World War II as during World War I, the company and its various arms were actively engaged in making shell casings and the like. The difference with second war, however, was the way it catapulted Dominion Bridge into big-scale shipbuilding operations and other such marine and naval activities. Temporary bridge structures were also produced for military purposes.* Anonyme, n.d. In *Vision in steel : 1882-1982, one hundred years of growth, Dominion Bridge to AMCA International*, p. 112. 146 Chap. 5
- 144 © Ville de Montréal
- 145 By Schaub, JW - Immediate source: <http://www.nrcresearchpress.com/doi/abs/10.1139/l96-131#.UyfQboWyoSU>, originally published in Schaub, J.W. 1887. The superstructure for the St. Lawrence Bridge and the associated technical discussion. *Engineering News*, pp. 236-239, 252-255, and 272., Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=31672926>
- 146 Voir la figure 52.
- 147 Voir la figure 135.
- 148 Voir la figure 141.
- 149 © Ville de Montréal
- 150 *Écluses de Lachine en 1890 Lachine locks in 1890. In Canal de Lachine Atlas historique (1988)*, p 32.
- 151 *Canal de Lachine : secteur Lachine en 1983. Lachine Canal: Lachine sector in 1983. In Canal de Lachine Atlas historique (1988)*, p. 40.

TOPONYMIE

DOMINION (rue du) : officialisation municipale : 9 octobre 1945. Voie à proximité des usines de la *Dominion Bridge Co. Ltd.* Ancien nom : Carleton avenue (Carlton).

Source : Ville de Montréal*

GEORGE-V (avenue) : ouverture 12 mars 1901, officialisation municipale : 31 mai 1917.

Roi de Grande-Bretagne et d'Irlande 1910-1936. Anciens noms : 1^{re} Rue, avenue Rockfield.

Source : Ville de Montréal

LACHINE (arrondissement de)

La notoriété lachinoise a été assurée dès 1669 alors que l'explorateur René-Robert Cavelier de La Salle, à la tête d'une expédition, part de cet endroit, alors dénommé « le fief de la côte Saint-Sulpice », territoire qui lui avait été concédé en 1667, pour aller aux nations sauvages et, surtout, pour découvrir le passage vers la mer du Sud et ultimement la Chine, au-delà du Saint-Laurent supérieur, de l'Outaouais et des Grands Lacs, compte tenu de la fascination qu'exerçait alors le Céleste Empire.

Lorsque l'expédition tourne court et qu'ils reviennent bredouilles, Cavelier de La Salle et ses compagnons sont affublés, par dérision, du nom de Chinois et l'on identifie l'endroit, à cette époque les terres comprises entre la côte des Argoulets et la pointe Claire, comme étant la Chine. Cette appellation sera adoptée lors de l'érection canonique de la paroisse des Saints-Anges-de-la-Chine en 1678 et, sous la forme agglutinée de Lachine, pour identifier le bureau de poste ouvert à cet endroit en 1829. Établie en 1848, la municipalité du village de Lachine obtient le statut de ville en 1872, modifié en celui de cité en 1909, pour redevenir une ville en 1980,

non sans avoir entre-temps annexé la municipalité de la paroisse de Saint-Michel-de-Lachine (1845), la ville de Summerlea (1895), dont le nom provient de la traduction en anglais de l'expression *pré d'été*, en 1912, et la ville de Saint-Pierre, plus récemment, en 1999.

Le territoire lachinois, en raison de sa valeur stratégique, a été le site de plusieurs fortifications successives : fort Rémy, fort Rolland, fort de la Présentation (situé à Dorval actuellement) notamment. En outre, comme Lachine s'est établie à la hauteur des rapides du sault Saint-Louis, désignés ultérieurement comme étant les rapides de Lachine, son site constituait un important lieu pour la traite, en raison du transbordement obligatoire. Il en subsiste quelques vestiges patrimoniaux.

Un événement et une construction majeurs ont marqué l'histoire lachinoise : le fameux massacre de Lachine en 1689, alors que plus de 1500 guerriers amérindiens, des Iroquois pour la plupart, tuent et martyrisent, selon la tradition, 200 colons et en capturent une centaine — en réalité, autour de 25 morts et 67 prisonniers —, ainsi que la construction du canal de Lachine, voie maritime reliant Montréal au lac Saint-Louis, dont l'idée avait déjà germé dans l'esprit des Sulpiciens en 1670 et que la triste action de 1689 a contrecarrée, et qui sera ouvert à la navigation en 1825. Long de 14 km, le canal de Lachine a favorisé le développement économique de Montréal jusqu'à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959.

Source : Commission de toponymie, le Gouvernement du Québec†

LACHINE (canal de)

A paru dans Beauregard, Ludger, *Toponymie...*, Étude... 2, 1968, p. 88. « Commencé le 17 juil-

let 1821, ouvert en 1824, fini en 1825, agrandi en 1843-1849 et en 1873-1884. L'un des huit canaux qui, par la voie des Grands Lacs et du Saint-Laurent, relie l'ouest du Saint-Laurent à la mer ». Puis, dans le Guide touristique officiel de Montréal, 2000-2001, page 91 : « Berceau de la révolution industrielle au Canada, le canal rouvrira à la navigation en 2002. Sur sa rive, une piste cyclable et pédestre permet de découvrir un paysage chargé d'histoire. Piste longue de 11,5 kilomètres entre le Vieux-Port de Montréal et le lac Saint-Louis à Lachine. » Le nom du canal reprend celui de l'ancienne ville de Lachine, sur le bord du lac Saint-Louis. [...]

Source : Commission de toponymie, le Gouvernement du Québec

LACHINE (Rapides de) et SAULT SAINT-LOUIS Obstacle très difficile à franchir, ces rapides du Saint-Laurent, qui présentent une dénivellation de 13 m, s'étendent sur une longueur de 3 km. Ils sont situés à la hauteur des villes de Lachine et de LaSalle sur la rive nord du fleuve et de la réserve mohawk de Kahnawake, sur sa rive sud. En 1535, ces rapides avaient empêché Jacques Cartier d'aller plus avant sur le Saint-Laurent. Il note : « [...] il y a un saut d'eau, le plus impétueux qu'il soit possible de voir lequel ne nous fut possible de passer ». Samuel de Champlain, qui fait également une description détaillée de ces rapides, les appelle **Grand Sault** et **Grand Sault Saint-Louis** en 1611 parce qu'un Français s'y noya. Ils n'auraient donc pas été dénommés en l'honneur de Louis XIII, roi de France. « Ce pauvre Louys », note Champlain, « qui était au sieur de Mons [...] qui ne savait nager [...] estant au fond de l'eau [...] mourut misérablement ». Le nom **Saut Saint-Louis**, pour déterminer ces rapides, paraît sur des cartes

du XVIIe au XIXe siècle : Jean Deshayes (1695), Nicolas Bellin (1744), Joseph Bouchette (1815), qui parle constamment du « rapide de St. Louis », et William Sax (1829), par exemple, emploient cette dénomination. L'appellation actuelle s'est imposée vers 1850. Stanislas Drapeau écrit en 1863 : « ... à la tête des rapides de Lachine, les plus dangereux de tous ceux du Saint-Laurent ».

Source : Commission de toponymie, le Gouvernement du Québec

MUSÉE (chemin du) : officialisation municipale : 9 juillet 1984. Dénomination en raison du musée de Lachine à proximité.

Source : Ville de Montréal

NOTRE-DAME (rue) : Elle existe depuis 1901, année de son apparition de la 5^e Avenue à 34^e Avenue. Nommée ainsi probablement parce qu'elle constitue le prolongement de la rue Notre-Dame de Montréal. Anciens noms : Dominion, Ste-Aurélie, Cherrier et Dufferin.

Source : Ville de Montréal

SAINT-JOSEPH (boulevard) : première reconnaissance le 12 mars 1901, officialisation municipale le 31 mai 1917 et devenue boulevard le 22 mars 1954. Cette voie a pris le nom de Saint-Joseph vers 1884 en l'honneur du patron des Canadiens-français. Anciens noms : Chemin du Roi ou de la Reine, Grand Chemin, Grande Rue, Chemin Public, Upper Lachine Road, Lower Lachine Road ou Riverside Drive.

Source : Ville de Montréal

SAINT-LOUIS (rue) : ouverture 12 mars 1901, officialisation municipale : 31 mai 1917. Nommée en l'honneur de Louis Boyer, riche homme d'affaires propriétaire des terres situées entre les 10^e et 15^e avenues. Il traça les rues qui devinrent les 10, 11, 12, 13, 14, 15 avenues et une partie de la future rue Notre-Dame (Ste-Aurélie), William-McDonald et St-Louis. Il fit don, en 1861, de quatre arpents de terre afin de permettre la construction de l'église des Saints-Anges.

Source : Ville de Montréal

SAINTE-MARIE (rue) : officialisation municipale : 31 mai 1917. Ancien nom : partie rue Saint-Louis à l'est de la 6^e Avenue.

Source : Ville de Montréal

SKANIATARATI (avenue)

La première avenue du nouveau développement de Lachine-Est a été nommée « Skaniatará:ti », qui signifie « de l'autre côté du fleuve » en mohawk. L'arrondissement de Lachine souhaite ainsi rendre hommage à son histoire commune avec la communauté de Kahnawake.

« Skaniatará:ti » (prononcé sga-nia-da-ra-di) est l'appellation que donnent les Mohawks à Lachine.

Source : <https://ici.radio-canada.ca/espaces-autochtones/1199644/autochtones-premieres-nations-reconciliation-langue-kahnawake>

VICTORIA (rue) : Ouverture 31 mai 1917, officialisation municipale : 9 décembre 1946. Dénomination en hommage à la reine Victoria (1819-1901).

Source : Ville de Montréal

WILLIAM-MACDONALD (rue) : ouverture 12 mars 1901, officialisation municipale : 23 décembre 1944. Dénomination en hommage au premier maire de Lachine 1855-1856. Anciens noms : Rutland avenue, rue LaSalle.

Source : Ville de Montréal

1^{RE} AVENUE : ouverture 12 mars 1901, officialisation municipale : 31 mai 1917. Anciens noms : 2^e Rue, avenue Salisbury.

Source : Ville de Montréal

6^E AVENUE : ouverture 12 mars 1901, officialisation municipale : 31 mai 1917. Anciens noms : 6^e Rue, avenue Bridge.

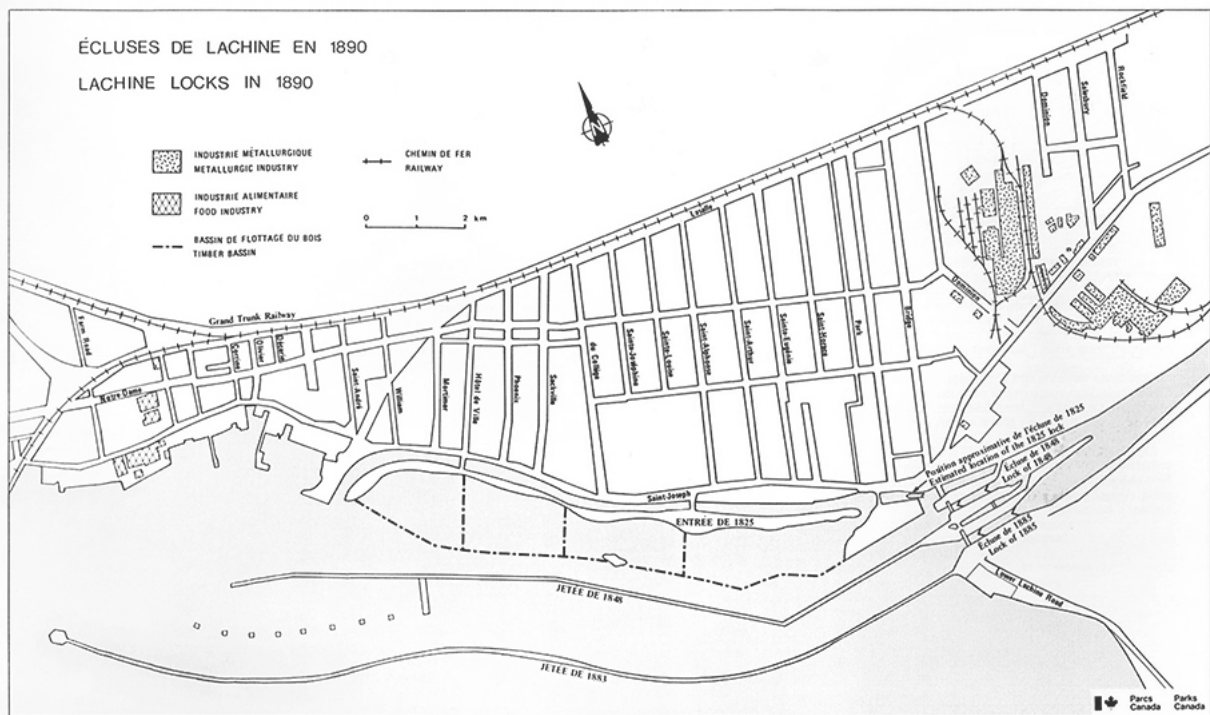
Source : Ville de Montréal

À noter que les toponymes des rues du secteur urbanisé de Lachine ont été modifiés le 31 mai 1917, alors que la Ville de Lachine adoptait un système d'avenue numérique allant de la 1^{re} Avenue à l'est jusqu'à la 56^e Avenue à l'ouest. Elles sont généralement parallèles et suivent une orientation Nord-Sud.

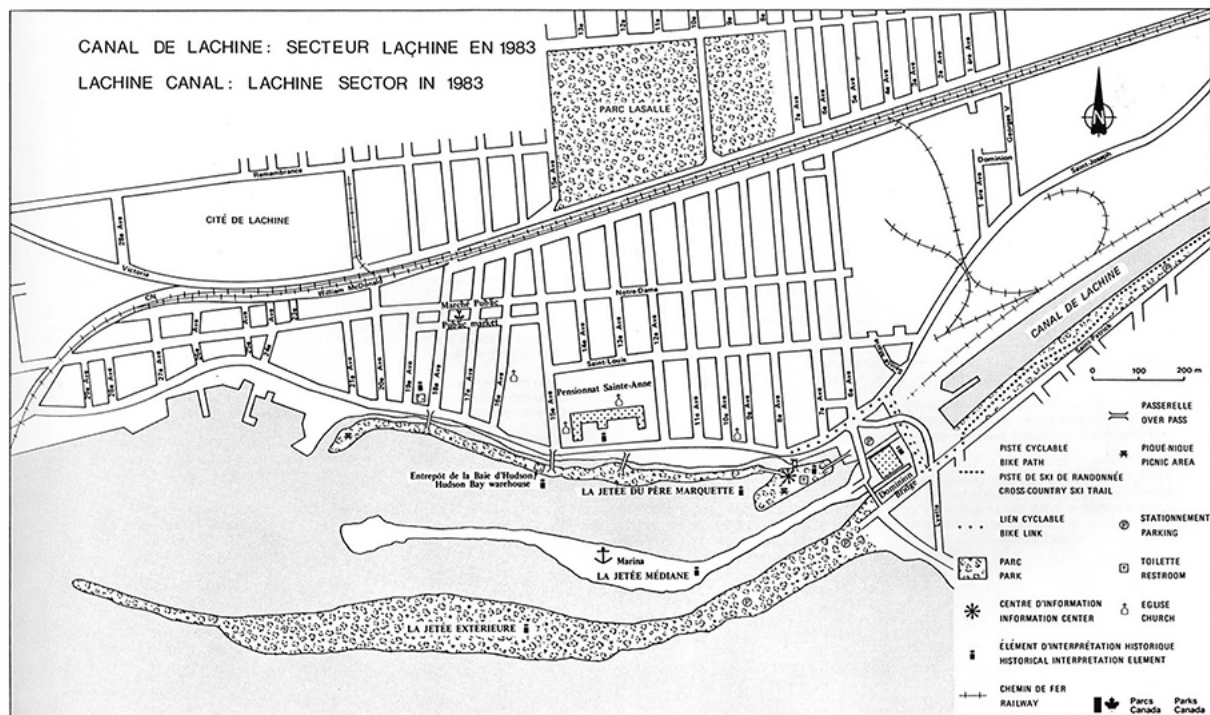
Source : Ville de Montréal

*Les URLs <http://ville.montreal.qc.ca> et http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LCH_FR/ ont été consultés le 16 janvier 2020 pour toutes les entrées citant la Ville de Montréal.

†Le URL <http://www.toponymie.gouv.qc.ca> a été consulté le 17 janvier 2020 pour toutes les entrées citant la Commission de toponymie, le Gouvernement du Québec.



▲
Figure 150. Toponymes des rues en 1890



▲
Figure 151. Toponyme des rues en 1983.

