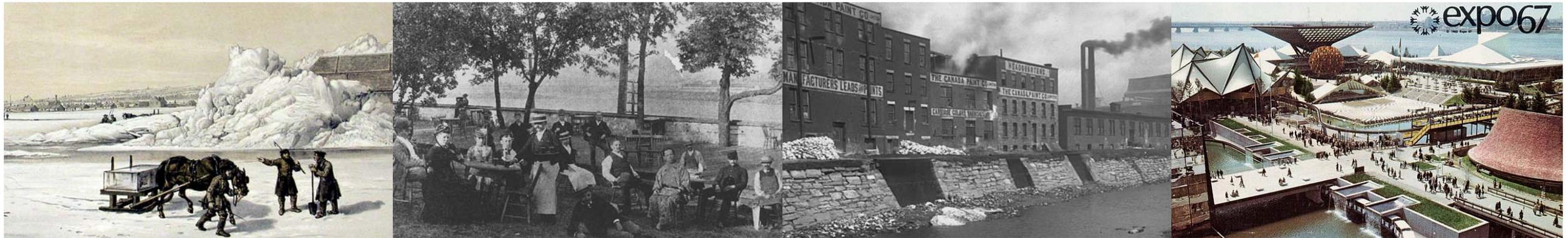


# PREMIER CHAPITRE

H i s t o r i q u e   d u   h a v r e   a n c i e n   d e   M o n t r é a l



## Introduction

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

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

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



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

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

## 1.1 Le havre, berceau de Montréal : 1535-1700

### 1.1.1 Les autochtones et le havre

La présence humaine dans le havre remonte à la période dite *archaïque*, plus précisément à l'Archaïque laurentien (6000-4000 AA\*). Un foyer datant de cette époque a d'ailleurs été découvert à l'île des Sœurs. La plupart des vestiges autochtones appartiennent toutefois aux périodes des Sylvicoles moyen (2400-1000 AA) et supérieur (1000 AA-1534), notamment aux Iroquoiens du Saint-Laurent, ancêtres des Nations iroquoises, et témoignent de l'introduction de la poterie dans leur société. La diversité de la provenance des multiples artefacts découverts lors des fouilles archéologiques illustre le rôle de carrefour d'échanges du havre dès cette époque. En outre, le site représentait pour les autochtones, grâce à ses nombreux marécages et à la proximité des rapides de Lachine, un milieu privilégié pour la chasse et la pêche. On y trouvait également l'entrée d'un sentier de portage permettant de contourner les rapides pour atteindre le lac Saint-Louis, ainsi que l'un des accès au village iroquoien d'Hochelaga, autrefois situé à l'intérieur de l'île de Montréal.

### 1.1.2 Les explorateurs Cartier et Champlain

En 1535, l'explorateur français Jacques Cartier fut le premier Européen connu à mettre les pieds sur l'île de Montréal. À cette occasion, il visite le village iroquoien d'Hochelaga et baptise le mont Royal. Il ne fait alors aucune mention du havre, ce qui laisse supposer à certains qu'il aurait atteint l'île via la rivière des Prairies. Cependant, lors d'un second voyage à Montréal, en 1541, il approche les lieux par le fleuve Saint-Laurent et note alors la présence d'un havre naturel à proximité d'une autre île (île Sainte-Hélène). Sa mission d'exploration consistant principalement à trouver des richesses comparables à celles des colonies espagnoles, de même qu'un passage vers l'Orient, son séjour montréalais sera par conséquent de courte durée.

Plus de soixante ans vont s'écouler avant qu'un autre Européen ne visite le havre. Samuel de Champlain, fondateur de Québec, s'y aventure une première fois en 1603. Tout comme Cartier, il doit y accéder en barque, le lac Saint-Pierre présentant alors trop de risques pour les grands vaisseaux, à cause des nombreux hauts-fonds qui le parsèment. Son second

voyage, en 1611, aura un impact plus considérable. Ainsi, il baptise l'île Sainte-Hélène en l'honneur de sa promise, Hélène Boullé, puis fait aménager une place Royale (située à proximité de l'actuelle place du même nom). Le mur de briques d'argile, fabriquées sur place, et les quelques cabanes en bois qu'il fait construire cette année-là en bordure de la rive sont considérés comme les premières constructions européennes de Montréal.

Bien davantage qu'un simple explorateur à la recherche de montagnes d'or et de soie, Champlain a l'âme d'un bâtisseur. Il retournera encore à deux reprises sur le site du havre (1613 et 1616), qui servira sporadiquement de lieu de commerce estival entre Blancs et Amérindiens, ainsi que de camp de base pour l'exploration de la région des Grands Lacs, jusqu'à la fondation de Montréal, en 1642.

### 1.1.3 La fondation de Montréal (Ville-Marie)

En 1639, des mystiques catholiques de la région parisienne, sous la direction de Jérôme Le Royer de La Dauversière, mettent sur pied la Société de Notre-Dame de Montréal dans le but de fonder un établissement permanent destiné à l'évangélisation des Amérindiens. Ils confient à Paul de Chomedey de Maisonneuve, à Jeanne Mance et à une quarantaine de colons le mandat d'implanter cette mission en l'île de Montréal. Le secteur du havre paraît idéal.

Le petit groupe débarque à la pointe à Callière le 17 mai 1642. L'emplacement possède plusieurs atouts. Il forme un triangle délimité par le fleuve Saint-Laurent, par la rivière Saint-Pierre et par des marécages, offrant ainsi aux futurs habitants une sécurité relative. En outre, le site permet de voir venir les ravitaillements en provenance de France ou de Québec, mais aussi de voir venir l'ennemi iroquois dans ses canots d'écorce. Un fortin de pieux est érigé sur la pointe, à l'intérieur duquel s'élèvent quelques cabanes. Le tout prend le nom de Ville-Marie et demeurera en place jusqu'en 1680. Il est possible qu'un premier quai sommaire desservant le fortin ait été aménagé dès 1645 aux environs de l'actuelle rue du Port.

Rapidement, on se rend compte que la pointe à Callière est sujette aux inondations, comme en fait foi l'épisode célèbre où le Sieur de Maisonneuve ira planter une croix sur le mont Royal (1643). La ville se développera donc sur des terrains plus élevés, le long d'un sentier qui surplombe alors le rivage, et qui deviendra bientôt la rue Saint-Paul.

### 1.1.4 Les Messieurs de Saint-Sulpice

Après vingt-quatre ans d'existence, la Société de Notre-Dame est dissoute. Les Messieurs de Saint-Sulpice de Paris lui succèdent, devenant de la sorte les nouveaux seigneurs de Montréal. Cette compagnie de prêtres séculiers va entreprendre le véritable développement du territoire. On lui doit notamment le premier plan d'aménagement de la ville (1672). Dans le havre, cela se traduit par le percement de deux chemins de portage vers Lachine : le chemin de Lachine, qui suit la rive du fleuve Saint-Laurent (actuels boulevard LaSalle et rue Wellington), et le chemin Saint-Joseph, disposé sur les hauteurs, à l'abri des crues printanières (actuels chemin Upper Lachine, rue Saint-Jacques et rue Notre-Dame).

Plus ambitieux encore est le premier projet de construction du canal de Lachine. Il s'agit de créer une voie navigable qui contournera les rapides de Lachine en utilisant l'emprise de la rivière Saint-Pierre et du lac aux Loutres (aussi appelé lac Saint-Pierre). Le projet est piloté par le Supérieur montréalais des Sulpiciens, François de Salignac Fénelon, puis par son successeur, François Dollier de Casson. La première pelletée de terre du futur canal a lieu le 13 juin 1689. Cependant, le massacre des habitants de Lachine en août de la même année, de même que le refus de la maison mère parisienne des Sulpiciens de financer les travaux, sonnent le glas du projet, baptisé canal Saint-Gabriel. Deux tentatives avortées pour ressusciter le rêve des Messieurs de Saint-Sulpice, en 1700, puis en 1733, n'auront pas de suite sous le Régime français. Notons que ce premier canal aurait été situé à proximité d'une ferme fortifiée appartenant aux Sulpiciens, qui a totalement disparu de nos jours.

### 1.1.5 La traite des fourrures

Malgré un intérêt marqué pour le projet de canal, les Sulpiciens se préoccupent peu du port lui-même, qui devient au fil des ans une grève bourbeuse utilisée en tant que commune (pré pour les vaches) et même comme dépotoir en certains endroits. À l'époque, les navires de moyen et fort tonnage doivent demeurer en rade, ne pouvant accoster directement dans cet environnement. Des barques se chargent d'acheminer les marchandises sur la rive où l'on trouve tout de même quelques quais et passerelles privés. Les vestiges d'une passerelle de bois du XVII<sup>e</sup> siècle ont d'ailleurs été découverts au pied de la place Jacques-Cartier, en 1998.

Le principal commerce de l'époque est la traite des fourrures. Vers 1680, les plus riches marchands de pelleteries sont Charles Le Moyne et Jacques Le Ber. Ce dernier se fait alors construire une vaste ferme fortifiée à la pointe est de l'île Saint-Paul (future île des Sœurs), dont d'importants vestiges archéologiques subsistent. Son fief, ainsi que ceux de ses voisins, passeront graduellement entre les mains des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, communauté religieuse enseignante fondée par sainte Marguerite Bourgeoys. Celle-ci accueillera les filles du Roy venues de France à la ferme Saint-Gabriel aménagée en face, sur la terre ferme (1668-1698). À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'hôpital des Frères Charon (1693) et son moulin à vent, ainsi que le château du gouverneur de Montréal, Hector de Callière, situé à proximité de la place du Marché (1653), viennent s'ajouter au paysage du havre.

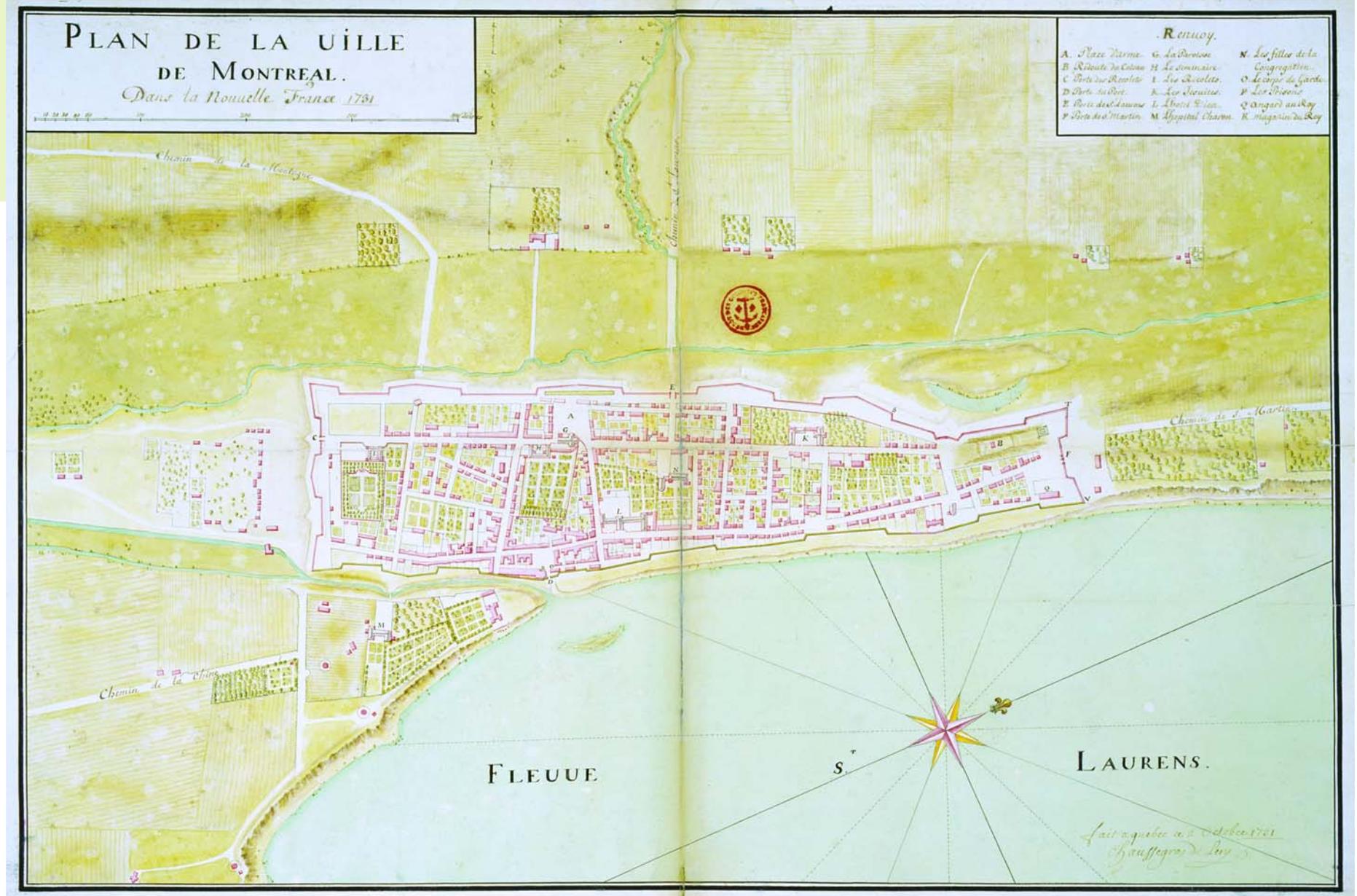
\*AA : avant aujourd'hui.

## 1.2 Guerre et paix dans le havre : 1701-1820

### 1.2.1 La Grande Paix de Montréal

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la vocation commerciale de Montréal s'affirme. Les escarmouches quasi perpétuelles étant néfastes aux échanges, il est essentiel de calmer les esprits. C'est au gouverneur de Callière que l'on doit la signature d'un traité de paix avec les autochtones, connu sous le nom de *Grande Paix de Montréal*. Le traité fut signé en 1701 lors d'une cérémonie haute en couleur réunissant chefs amérindiens et officiels français dans leurs habits d'apparat. Celle-ci a été tenue dans le havre, au pied du château du gouverneur, en un site désormais baptisé *pointe à Callière*. La *Grande Paix* va permettre de coloniser de façon sécuritaire l'île de Montréal et ses environs. Dans ce contexte, la palissade en pieux de cèdre qui ceinture Montréal depuis 1689 paraît maintenant inutile, mais ce n'est que partie remise.

**Figure 1.2**  
Plan de Montréal par Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1731.



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

### 1.2.2 L'érection des fortifications

La guerre de Succession d'Espagne remet les conflits à l'ordre du jour, cette fois avec les Britanniques. En 1711, la flotte de l'amiral Hovenden Walker se dirige vers Québec. Le désastre de l'île aux Œufs évitera le pire – plusieurs des navires de Walker, pris dans une tempête, s'échouent – mais fera réfléchir un Louis XIV vieillissant qui décide l'année suivante de fortifier les principales villes de Nouvelle-France. Montréal ne fait pas exception. On s'adresse à Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, ingénieur du Roi nouvellement arrivé dans la colonie, pour réaliser cet ouvrage. Il s'agira d'une enceinte dite à la Vauban réalisée entre 1717 et 1744. Le flanc sud-est, face au havre, sera le dernier à être érigé (vers 1735-1744). Moins exposé que les autres côtés à une attaque éventuelle – les conditions de navigation sont différentes à Montréal et à Québec –, il est percé à l'origine de quatre portes qui s'ouvrent directement sur la grève ou sur la rivière Saint-Pierre (porte de la Petite Rivière, porte du Marché, porte du Gouvernement, porte de la Canoterie).

À la suite de l'incendie de 1721, qui détruit presque la moitié de la ville, l'intendant de la Nouvelle-France, Michel Bégon, émet une ordonnance obligeant à construire en maçonnerie à l'intérieur des murs. Cette ordonnance peut être considérée comme le premier *règlement d'urbanisme* à Montréal. Seuls les plus fortunés en ont les moyens. Les pauvres n'ont d'autre choix que de s'établir à l'extérieur de l'enceinte, s'ils veulent pouvoir construire leurs maisons en bois.

Cette législation va engendrer la création des premiers faubourgs montréalais. Deux d'entre eux bordent le havre. Il s'agit du faubourg des Récollets, aménagé entre le ruisseau Saint-Martin et la rivière Saint-Pierre, à l'ouest des fortifications, et du faubourg Québec, sis à l'est des murs de la ville, et qui s'étire en un long

ruban de part et d'autre de la route menant à Québec. Les deux autres faubourgs de Montréal au XVIII<sup>e</sup> siècle sont le faubourg Saint-Laurent, dans l'axe du chemin du même nom, et le faubourg Saint-Louis, près de l'actuel Champ-de-Mars.

### 1.2.3 Les premières infrastructures portuaires

Si la ville s'organise jusqu'à devenir une entité cohérente, en revanche le port demeure dans la plus grande confusion. On y trouve le *Quai des barques*, qui n'est, semble-t-il, rien d'autre que la plage elle-

même, mais aussi quelques quais privés faits de bois. Leur disposition est anarchique. Fréquemment emportés par les débâcles printanières, ils sont éphémères, d'où le peu de renseignements et de vestiges dont on dispose à leur sujet. Les plus connus sont ceux des Magasins du Roy, de la Compagnie des Indes Occidentales, du marquis de Vaudreuil et des Sœurs Grises, communauté religieuse qui a repris l'hôpital des Frères Charon au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Enfin, dans la partie ouest du havre, on aperçoit pas moins de quatre moulins à vent, en plus de la petite chapelle Sainte-Anne.

#### 1.2.4 La guerre de Sept Ans

Après maintes tentatives pour mettre la main sur la Nouvelle-France, l'Angleterre récidive au cours de la guerre de Sept Ans. Québec tombe en septembre 1759. Le chevalier de Lévis regroupe les forces françaises afin de reprendre la ville. Il remporte la bataille de Sainte-Foy, mais l'arrivée de renforts britanniques le force à se replier sur Montréal. Il s'installe dans l'île Sainte-Hélène, jusque-là uniquement occupée par la résidence d'été de la baronne de Longueuil et ses bâtiments secondaires (pressoir à cidre, bergerie, écuries). L'île avait d'ailleurs été rattachée à la seigneurie de Longueuil dès 1665. En juillet 1760, Lévis et ses hommes érigent à la hâte des batteries et des retranchements en terre, mais la convergence vers Montréal des troupes d'Amherst, de Havilland et de Murray rend cet ultime effort tout à fait dérisoire. La ville capitule le 8 septembre 1760. Lévis brûle ses drapeaux pour ne pas les rendre à l'ennemi. Le traité de Paris, signé en 1763, scelle le sort de la Nouvelle-France. Le havre est désormais britannique.

#### 1.2.5 La révolution américaine

Montréal n'est pas à l'abri des conflits pour autant. Ainsi, le 12 novembre 1775, la ville est envahie par l'armée révolutionnaire américaine. Tandis que les troupes de Benedict Arnold se dirigent vers Québec, celles du général Montgomery occupent d'abord l'île des Sœurs, puis la pointe Saint-Charles, avant d'entrer dans la ville par l'ouest en traversant le faubourg des Récollets. Le gouverneur Guy Carleton fuit Montréal, pour un temps, avec ses troupes, pour se réfugier à Québec.

Si plusieurs habitants, notables et membres du clergé loyaux à la couronne britannique, redoutent les conséquences de cette invasion, d'autres, des résidents des trois faubourgs, dont quarante signataires d'une lettre de bienvenue aux forces irrégulières du général Montgomery, adoptent une tout autre attitude. Ces sympathisants souhaitent que les Canadiens acceptent l'invitation lancée par le Congrès des Treize colonies à se joindre au mouvement révolutionnaire et à élire ses propres représentants au Congrès général de l'Amérique Septentrionale situé à Philadelphie. Ces quarante signataires, intellectuels et commerçants, adhèrent aux idées libérales véhiculées alors par la révolution américaine et par ses dignes représentants, dont Benjamin Franklin, passé à Montréal en 1776 avec l'imprimeur français Fleury Mesplet. Celui-ci s'établit définitivement à Montréal et fonde la *Gazette littéraire et de commerce* (qui deviendra *La Gazette*) pour diffuser les idées du projet révolutionnaire.

Mais après l'échec du siège de Québec qui s'éternisait en plein hiver, avec le décès de Montgomery, blessé à mort, les troupes irrégulières épuisées, ayant peu à peu perdu la sympathie et le soutien de nombreux habitants du Bas-Canada, se replient sur Montréal, puis sur Saint-Jean avant de traverser la frontière. Montréal et la province de Québec demeurent britanniques.

Au total, l'incursion des *Bostonnais* sur le territoire du Bas-Canada durera neuf mois, du début du siège de Saint-Jean-sur-Richelieu (45 jours), le 17 septembre 1775, jusqu'au retrait complet des troupes américaines, le 18 juin 1776. À Montréal, l'occupation durera sept mois, entre le 12 novembre 1775 et le 15 juin 1776. Le château Ramezay, sur la rue Notre-Dame, fera office de quartiers généraux de l'armée des *Bostonnais*.

#### 1.2.6 La période proto-industrielle

La paix revenue, le commerce reprend. Mais les marchands canadiens-français ne sont plus seuls. Ils voient s'installer une nouvelle bourgeoisie anglaise et écossaise dont fait partie John Molson, un Anglais venu du Lincolnshire. Molson et ses descendants vont transformer le faubourg Québec et toute la portion est du havre ancien. Avec les Molson, Montréal connaît les premiers balbutiements de sa révolution industrielle et une diversification de son économie, jusque-là centrée sur le commerce des fourrures. Ainsi, en 1786, John Molson rachète une petite brasserie qui prendra

graduellement la forme de l'actuel complexe de la rue Notre-Dame. À l'instar des premiers industriels européens, Molson vit littéralement à côté de son usine, tout comme ses contremaîtres et ses ouvriers. Ses descendants érigeront même leur propre temple anglican sur les terrains de la brasserie (chapelle St. Thomas, vers 1840).

La brasserie Molson fait face au fort courant Sainte-Marie, réputé pour ralentir la course des bateaux entrant dans le havre. Ainsi, plusieurs d'entre eux doivent alors être halés par des chevaux qui se déplacent le long de la berge. C'est alors que les *Durham boats*, ces bateaux à fond plat qui peuvent s'approcher davantage du rivage, font leur apparition vers 1800. L'année suivante, on inaugure le premier service de bateau-passeur entre Montréal et Longueuil, ce qui permettra à des générations de fermiers de la Rive-Sud de vendre leurs produits à la place Jacques-Cartier, aménagée en 1803 à l'emplacement du château de Vaudreuil incendié, et plus tard au marché Bonsecours (1847-1852), dont le dôme deviendra l'un des symboles du havre. En outre, ce service va faciliter le commerce avec les États-Unis via le chemin de Chambly et la rivière Richelieu.

Toutefois, John Molson voit encore plus loin. En 1809, il lance, depuis son propre quai dans le havre, l'*Accommodation*, premier navire à vapeur du Canada. Le bateau a été construit à Montréal et son moteur a été fabriqué aux forges du Saint-Maurice, ce qui en fait

le premier vapeur au monde entièrement conçu en dehors des îles britanniques. Il assurera le service entre Montréal et Québec pendant plusieurs années. À l'extrémité ouest du havre, quelques autres infrastructures proto-industrielles voient le jour, dont des tanneries et des moulins à farine implantés en bordure de la rivière Saint-Pierre, déjà partiellement canalisée par les Sulpiciens au XVII<sup>e</sup> siècle.

#### 1.2.7 La démolition des fortifications et le plan des Commissaires

Dès 1792, le gouvernement colonial britannique songe à démolir les fortifications qui entourent Montréal. L'art de la guerre ayant évolué, elles sont devenues désuètes et entravent la libre circulation des biens et des personnes. Il faut attendre 1801 pour que l'Acte pour abattre les anciens Murs et Fortifications qui entourent la Cité de Montréal soit adopté.

En 1804, les travaux débutent sous la supervision de trois commissaires (James McGill, John Richardson et Jean-Marie Mondelet). Ces commissaires, qu'il ne faut pas confondre avec les commissaires de la future Commission du havre, ont également pour mandat la réalisation d'un plan d'aménagement des vastes surfaces libérées par la disparition de l'enceinte.



Source : Archives du port de Montréal.

**Figure 1.3**  
Avant la propulsion à vapeur, les navires devaient être halés par des chevaux afin de remonter le courant Sainte-Marie, 1800.

**Figure 1.4**  
Plan des Commissaires  
de 1804 esquissé par  
Louis Charland.



Source : Musée de la civilisation, fonds d'archives du Séminaire de Québec.

Ce sera le *plan des Commissaires*, dont les grandes lignes sont esquissées la même année par l'inspecteur des chemins, Louis Charland. Ce plan a pour but de réparer les fractures laissées par les fortifications, tout en assainissant les ruisseaux qui entourent la vieille ville. Ceux-ci servaient de dépotoir depuis les débuts de Montréal.

Les travaux de démolition des fortifications s'achèvent en 1817, cependant que les aménagements qui doivent leur succéder, réalisés en partie seulement, mettront jusqu'à quarante ans à se concrétiser. Ils auront cependant un impact durable sur le développement urbain de Montréal.

Avec la démolition de son enceinte, la ville est dorénavant ouverte sur le havre et sur ses faubourgs, qui seront graduellement intégrés au noyau urbain central, en plus de connaître une expansion significative. Des squares et de larges artères succèdent aux murs. La rue McGill est tracée à l'ouest. Le canal qui doit relier la rivière Saint-Pierre à la rivière Saint-Martin, et qui doit passer au milieu de la nouvelle rue, ne sera pas réalisé. La rue McGill aboutit au nouveau marché aux Foins (futur square Victoria). La rue Craig (actuelle rue Saint-Antoine) voit le jour au nord, alors que la rue Berri et le square Dalhousie (aujourd'hui disparu) délimitent l'espace à l'est. Enfin, la rue des Commissaires (future rue de la Commune) borde le havre au sud. Elle a été nommée ainsi pour rendre

hommage aux commissaires ayant présidé à la démolition des fortifications. Les rivières Saint-Pierre (sous l'actuelle place d'Youville) et Saint-Martin (sous la rue Saint-Antoine) sont canalisées, d'abord en surface, puis en souterrain.

Enfin, les lots expropriés jadis pour les fins de l'érection des fortifications sont rétrocédés aux descendants et aux ayants droit des anciens propriétaires, ce qui permettra un développement immobilier, jusque-là interdit du fait de la présence des fortifications.

La portion du faubourg des Récollets sise au sud de la rivière Saint-Pierre est lotie en 1818. Ses rues reçoivent les noms de membres de l'aristocratie britannique (rues est-ouest) et de leurs titres (rues nord-sud).

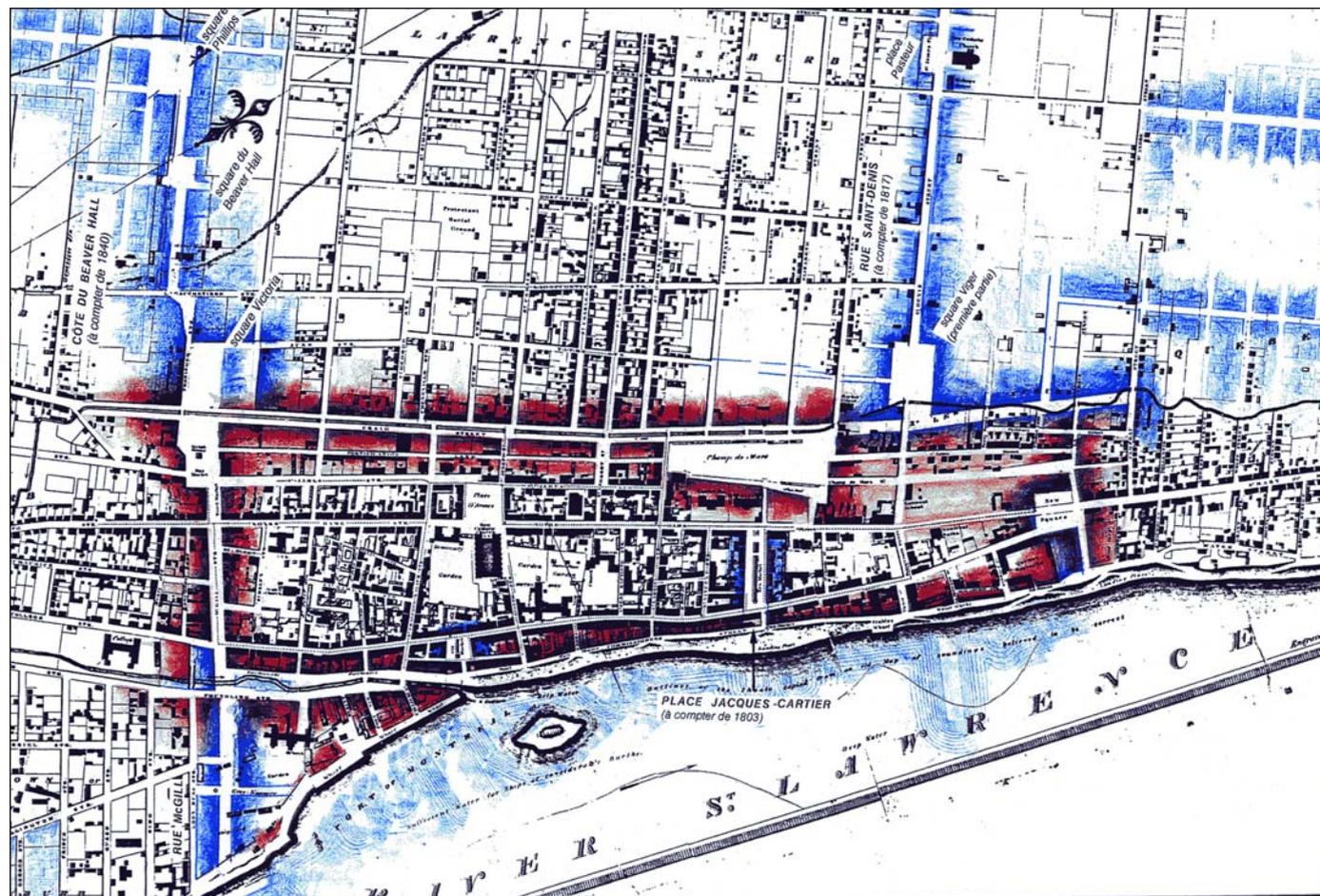
L'ensemble est baptisé Griffintown en l'honneur du promoteur du

**Figure 1.5**  
Effets  
de la mise en  
œuvre du  
plan des  
Commissaires  
de 1804.

projet, l'Irlandais Robert Griffin. Au nord de la rivière Saint-Pierre, les Sulpiciens érigent le Petit Séminaire (1806) sur l'ancien marécage qui protégeait autrefois les habitants de Ville-Marie, et qui a été remblayé avec les débris des fortifications. Ils le quitteront en 1861. Des vestiges de ce bâtiment subsistent en sous-sol. Dans le faubourg Québec, quelques domaines champêtres appartenant à des personnalités de l'époque – le surintendant des Affaires indiennes, John Johnson, et le juge Panet notamment – viennent tenir compagnie à la propriété de John Molson. Ces domaines bourgeois, au centre desquels trônent des villas néoclassiques, sont implantés directement au bord de l'eau, bénéficiant ainsi d'une vue agréable sur le fleuve et l'île Sainte-Hélène.

Ce plan illustre en rouge les projets de voies et d'espaces publics visant à reconstruire la ville sur l'emplacement des anciennes fortifications.

Le plan représente également, en bleu, les différents projets structurants qui s'arriment au plan des Commissaires.



Source : Ville de Montréal.

### 1.2.8 La guerre anglo-américaine de 1812

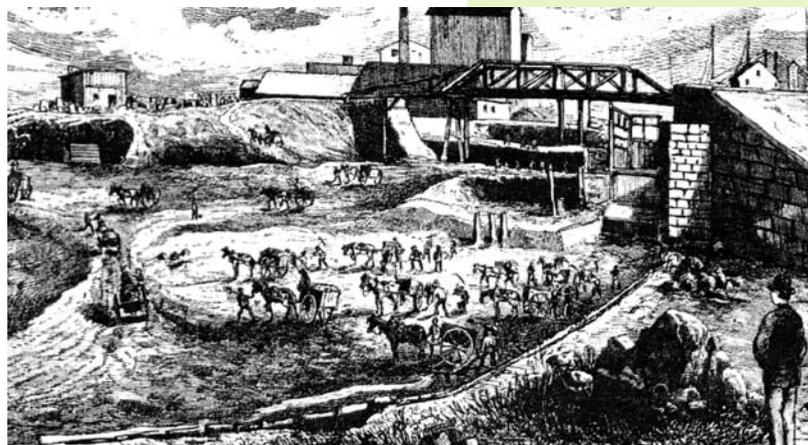
Les fortifications sont en cours de démolition lorsque éclate la guerre anglo-américaine de 1812, conséquence indirecte des guerres napoléoniennes. En 1813, les Américains sont en route pour Montréal. Ils seront stoppés *in extremis* lors de la célèbre bataille de Châteauguay. Mais les autorités militaires britanniques, représentées par le commodore Owen, ont eu des sueurs froides. Aussi décident-elles d'aménager un système défensif intégré dans le Haut et le Bas-Canada. Montréal sera doté d'un fort, érigé sur l'île Sainte-Hélène selon les plans du lieutenant-colonel et ingénieur militaire Elias Walker Durnford (1820-1824). La poudre et les munitions quitteront donc la ville, assurant une meilleure sécurité à ses habitants. Une garnison de l'armée impériale britannique sera cantonnée au fort de l'île Sainte-Hélène jusqu'en 1870.

## 1.3 Le creuset de la révolution industrielle canadienne : 1821-1860

### 1.3.1 La construction du canal de Lachine

Le déclin de la traite des fourrures, marqué par la disparition de la Compagnie du Nord-Ouest, en 1821, signale la fin d'une époque et le début d'une autre, axée sur la diversification et la mécanisation de l'économie montréalaise. Déjà, en 1817, la fondation de la banque de Montréal avait donné le ton. Mais le grand projet mobilisateur de cette époque sera la construction tant attendue du canal de Lachine. À la suite de la guerre anglo-américaine de 1812, le commodore Owen avait exprimé le souhait qu'un canal de contournement des rapides de Lachine soit construit afin d'acheminer l'armement britannique vers le Haut-Canada. Ce sont toutefois des raisons commerciales qui vont entraîner la réalisation de l'ouvrage, car les États-Unis entreprennent, en 1817, la construction du canal Érié qui reliera bientôt la ville de New York à la région des Grands Lacs, alors en pleine expansion. Ne voulant pas se faire damer le pion par ses concurrents, le gouvernement britannique lance finalement le chantier du canal de Lachine en 1821.

Les travaux sont confiés au *Public Works Office* (bureau des Travaux publics) dirigé par l'homme d'affaires John Richardson. L'ouvrage, long de 14,5 kilomètres, ne reprend que partiellement le tracé du canal Saint-Gabriel des Sulpiciens. Les entrepreneurs montréalais Stanley Bagg, Thomas Phillips, Oliver Wait et Andrew White se chargent de construire les différents segments du canal dessiné par l'ingénieur britannique Thomas Burnett. Les quelque 500 ouvriers qui travaillent sur le chantier sont, pour la plupart, des Irlandais fraîchement débarqués à Montréal.



Source : Canadian Illustrated News.

**Figure 1.6**  
Avec l'ouverture du canal de Lachine, tous les éléments sont en place pour le déclenchement de la révolution industrielle canadienne, 1841.

Il s'agit de la première vague d'immigration massive dans l'histoire de la ville. Les Irlandais s'installent dans Griffintown, dans le faubourg des Récóllets et dans le nouveau quartier Sainte-Anne qui jouxte le précédent à l'ouest, formant à la fois des ghettos ethniques et ouvriers.

Le canal de Lachine est partiellement ouvert à la navigation en août 1824 et est inauguré officiellement en 1825. Le canal original, qui faisait 14,6 mètres de largeur et 1,5 mètre de profondeur, comportait sept écluses en pierre de taille, ainsi qu'un chemin de halage disposé en parallèle. Premier maillon d'une série de canaux permettant d'accéder jusqu'au lac Supérieur, le canal de Lachine agira également comme un formidable corridor de développement urbain vers l'ouest de l'île de Montréal. Avec l'ouverture du canal de Lachine, tous les éléments sont en place pour le déclenchement de la révolution industrielle canadienne.

### 1.3.2 Le prélude à l'aménagement du port

Vers 1825, le port de Montréal présente toujours l'aspect d'une plage bourbeuse servant à la fois de débarcadère et de dépôt, ponctuée çà et là de petits quais privés construits de façon anarchique et sommaire à l'aide de troncs et de planches de bois. Les plus importants sont ceux des entrepreneurs et marchands Berthelet, Cuveillier, Logan, Moreau et Molson. Cependant, la plupart des navires de fort tonnage ne peuvent s'approcher à moins de 15 mètres de la grève, le risque d'enlèvement étant trop important. Des charretiers avancent alors leur véhicule dans l'eau jusqu'aux essieux afin de se rapprocher des bateaux et de pouvoir ainsi effectuer le transbordement des marchandises et des passagers.

Trois organismes gouvernementaux ont toutefois amorcé de timides progrès. Ainsi, un premier quai public, situé face à la pointe à Callière, est construit en 1818, à l'instigation des commissaires des communications intérieures du Bas-Canada (quai des Commissaires). Ces officiels, qui

**Figure 1.7**  
Vers 1825, le port de Montréal présente toujours l'aspect d'une plage bourbeuse, 1839.



Source : Musée McCord. Fonds William Henry Bartlett. M20030.

n'ont aucun lien avec la future Commission du havre, poursuivent des objectifs à la fois commerciaux et militaires à l'échelle du Bas-Canada dans son ensemble.

Plus significatif encore, les commissaires ayant présidé à la démolition des fortifications lancent le chantier de la rue des Commissaires vers 1815, entraînant la création graduelle d'un *front de mer* constitué d'un alignement d'entrepôts en pierre grise face au fleuve Saint-Laurent. Leur plan prévoyait également la mise en place de rampes d'accès entre la rue des Commissaires, surélevée par rapport à la berge, et cette dernière, laissée dans son état naturel. Les premières rampes apparaissent peu avant 1820. Elles constituent alors de simples monticules de terre enserrés dans une armature de poutres recouverte de planches de bois. Toutefois, le reste du port continue de se dégrader, engendrant des commentaires négatifs de la part des marchands et des visiteurs.

Le troisième organisme gouvernemental ayant exercé une influence sur le développement du port à cette époque est la *Trinity House* ou *Maison de la Trinité*,

créée à Québec en 1805. Celle-ci se préoccupe essentiellement de la fluidité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et adopte différents règlements afin de rendre le havre plus propre et plus sécuritaire. Mais son mandat privilégie indirectement le port de Québec, au grand dam des armateurs et marchands montréalais qui, à partir de 1823, exerceront des pressions pour obtenir la création d'un organisme spécifique, fort et local visant à développer et à gérer le port de Montréal.

### 1.3.3 Les premiers travaux de la Commission du havre de Montréal

Le 26 mars 1830, les démarches répétées pour l'amélioration du port sont finalement entendues par le gouvernement britannique qui crée la Commission du havre de Montréal. Le secteur entre alors dans une nouvelle phase de son développement. Les vingt prochaines années verront de multiples travaux qui changeront considérablement le visage du port. Entre



**Figure 1.8**  
Les travaux de la Commission du havre de Montréal consistaient notamment à surélever la rue des Commissaires et à ériger des murs et des rampes d'accès, 1859.

aussi appelée indifféremment île du Marché ou *Oyster Island*, aujourd'hui englobée dans les terrains du Vieux-Port, face à la rue Saint-Sulpice (autrefois rue Saint-Joseph). Elle y fait aménager des quais inspirés des plans du commissaire Piper, membre du Corps royal de Génie, ainsi qu'une jetée la reliant à la terre ferme.

La campagne de travaux initiale (1830-1833) se poursuit par la construction des premiers murs de soutènement, escaliers et rampes d'accès en pierre de taille le long de la rue des Commissaires (dans l'axe de la place Royale, des rues Saint-Sulpice, Saint-Dizier et Saint-Gabriel, 1831-1833). Ces parois servent à retenir le sol et à accéder aux quais, autant qu'à embellir le havre. Les *troubles* politiques des cinq années suivantes, qui culminent avec les rébellions de 1837-1838, vont engendrer une stagnation des travaux. Pendant cette période, seule la Douane est construite, à l'extrémité nord de la place Royale (John Ostell, architecte, 1836-1838).

Une seconde campagne de travaux (1839-1841) va permettre de surélever la rue des Commissaires (afin de diminuer les risques d'inondations dans la vieille ville), de prolonger les quais, les murs et les rampes d'accès

jusqu'à l'embouchure du canal de Lachine vers l'ouest, puis jusqu'au Nouveau Marché (place Jacques-Cartier) vers l'est, en plus de canaliser la rivière Saint-Pierre. En outre, deux jetées sont aménagées devant le Nouveau Marché et des trottoirs revêtus de plaques de pierre grise, complétés en 1847 d'une rampe en métal de facture néo-classique, longent dorénavant l'ensemble de la rue des Commissaires, permettant aux badauds de contempler les activités portuaires en contrebas. Plusieurs de ces projets sont de John Cliff, alors surintendant des travaux portuaires. À cela s'ajoute le début des opérations de dragage du lit du fleuve et des abords des quais (1840), effectuées grâce à un cure-môle à vapeur acquis en Grande-Bretagne dès 1832.

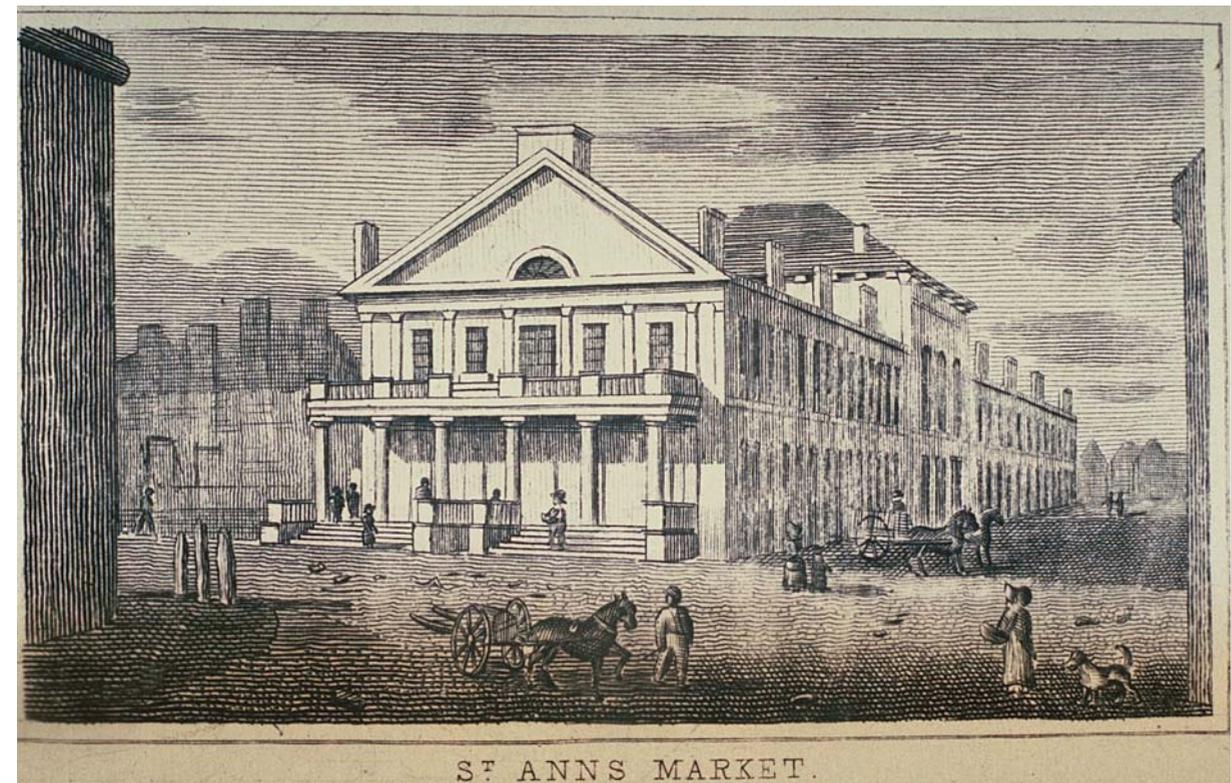
le canal de Lachine et la rue de la Friponne, la plage bourbeuse aura laissé place à un ensemble de quais et de jetées. Ces infrastructures permettront enfin au port de Montréal d'être compétitif, d'acheminer diverses marchandises européennes au cœur de l'Amérique du Nord et d'exporter adéquatement vers le vieux continent le bois et les céréales dont ses habitants ont tant besoin.

La Commission, composée de trois commissaires (les premiers nommés seront George Moffat, Jules Quesnel et Robert S. Piper), relève directement du Gouverneur en Conseil. Elle se met rapidement à la tâche, se faisant concéder par les Sulpiciens l'îlot Normandin, sorte de protubérance rocailleuse

Une troisième campagne de travaux (1845-1847) comprend notamment la construction de l'actuelle jetée Victoria, qui s'élanche dans le Saint-Laurent à la hauteur de la rue de la Friponne. Elle est construite selon la nouvelle technique dite des caissons ou *cribwork* (des enveloppes constituées de poutres de bois fixées par une armature de métal sont remplies de terre et de pierres), plutôt qu'en utilisant la technique traditionnelle des pilotis. La dernière entreprise majeure de cette période sera le creusage d'un chenal entre Montréal et Québec, principalement dans le lac Saint-Pierre, ce qui permettra à des navires de plus fort tonnage d'atteindre le port de Montréal (1851-1854). Les années subséquentes verront l'élaboration de projets grandioses qui resteront lettre morte, tel celui des canaux et bassins devant être aménagés à l'emplacement de la rivière Saint-Martin, au nord du Vieux-Montréal, et qui auraient donné au secteur des allures de docks londoniens (1852).

Désireux de faire connaître les nouveaux aménagements du havre, tout en indiquant aux armateurs potentiels que le port de Montréal est accessible la majeure partie de l'année, sauf au creux de l'hiver, les commissaires instituent, en 1840, la tradition toujours vivante qui veut que l'on remette un prix au capitaine du premier navire océanique entrant dans le havre lors de sa réouverture annuelle. Ce prix prend d'abord la forme d'un simple chapeau, avant d'être remplacé par la fameuse canne à pommeau d'or, vers 1880. Depuis que le port est ouvert toute l'année (1964), grâce à des brise-glaces plus efficaces, la canne est remise au capitaine du premier océanique qui parvient à franchir les limites du port le 1<sup>er</sup> janvier.

**Figure 1.9**  
Au cours de la décennie 1840-1850, Montréal devient la capitale de la province du Canada Uni, dont le parlement est alors situé sur le site de l'actuelle place d'Youville, 1839.



Source : Musée McCord. Fonds James Duncan. M15949.18.

### 1.3.4 L’élargissement du canal de Lachine : une nécessité pour répondre à un tournant majeur du développement économique et politique de Montréal

La décennie 1840-1850 marque un point tournant pour l’histoire politique et économique de Montréal qui devient, pour une courte durée, la capitale de la province du Canada Uni, avec l’Acte d’Union des provinces du Haut et du Bas-Canada (sanctionné par la reine Victoria le 23 juillet 1840, suite aux rébellions de 1837 et 1838 dans le Haut et dans le Bas-Canada).

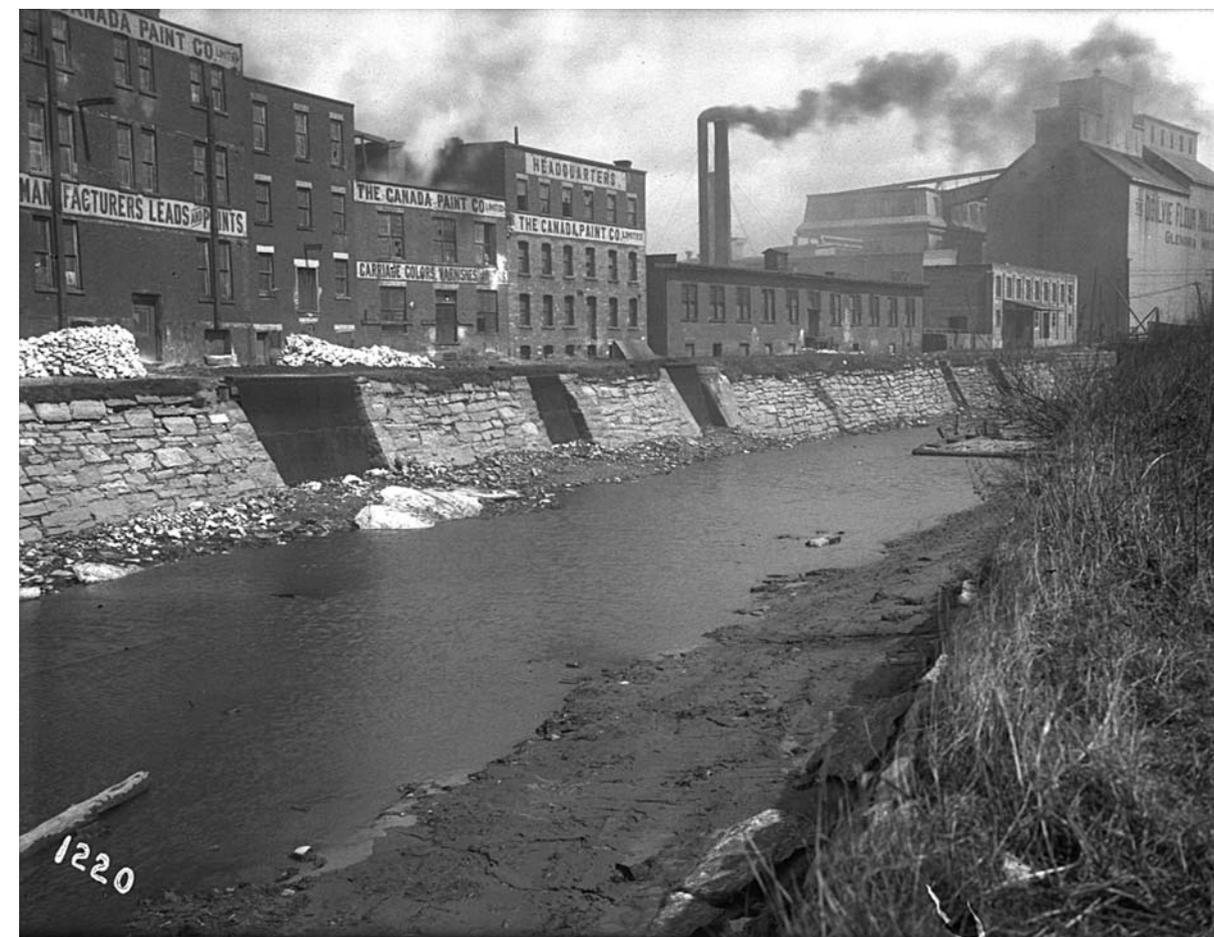
S’appuyant sur le précédent d’une loi adoptée en 1845 pour dédommager les pertes matérielles et financières subies par les habitants de la province du Haut-Canada durant les rébellions, le gouvernement LaFontaine-Baldwin fait adopter et sanctionner au parlement, alors situé sur le site de l’actuelle place d’Youville, le 25 avril 1849, une loi similaire pour le dédommagement des habitants du Bas-Canada. En outre, une provision de 90 000 livres sterling faisait l’objet de ce vote.

Très mal reçue par une proportion importante de la population et de la députation anglophones qui n’acceptaient pas qu’une population d’insurgés canadiens soient dédommagée pour leurs pertes, un fort mouvement d’opposition s’organise au fur et à mesure que le débat sur le *bill d’indemnisation* avance. Le soir même de l’adoption de la loi, une révolte éclate et le parlement est incendié, avec sa bibliothèque (25 000 livres, dont plusieurs sont devenus introuvables) et toutes les archives de la législature du Canada Uni, accumulées depuis ses débuts en 1841. Ces troubles, exacerbés par de graves problèmes économiques, finirent par sonner le glas de Montréal comme capitale de la province du Canada Uni.

En effet, cet épisode culmine à un moment particulièrement critique sur le plan économique. Entre 1842 et 1849, le gouvernement britannique démantèle un à un les divers volets de sa politique commerciale protectionniste, héritée du système colonial, qui favorisait jusqu’ici le commerce des matières premières entre les colonies et la métropole. La Grande-Bretagne prend le virage du libre-échange et réduit graduellement ses tarifs douaniers. Elle abroge notamment les *Corn Laws* qui garantissaient un accès privilégié des produits céréaliers des colonies au marché britannique, ainsi que les lois sur la navigation. Ces mesures vont favoriser l’économie américaine, déjà beaucoup plus productive et industrielle, depuis la révolution qui la libéra du carcan colonial.

Le Bas-Canada traverse alors une grave crise économique. Montréal perd ses marchés au profit de New York. Les coûts des transports augmentent. Non seulement le blé américain ne viendra pas vers Montréal par les canaux du Saint-Laurent, dont la construction achève en 1848, mais le blé canadien lui-même s’acheminera vers New York par le canal Érié, au profit des affréteurs américains. Les financiers et les marchands de la région de Montréal dénoncent avec véhémence la nouvelle politique anglaise.<sup>1</sup> Cette situation force les provinces qui formaient le Canada d’alors (la *British North America*), composé de la province du Canada Uni et des colonies du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, à accroître leurs échanges entre elles et à orienter leurs exportations de produits de base vers le marché américain. Dès 1849, s’installe un libre-échange réciproque sur les matières premières entre les colonies britanniques de l’Amérique du Nord. En 1854, un premier *Traité de réciprocité* est signé avec les États-Unis. Ce traité assure le libre-échange mutuel des matières premières entre les signataires, mais maintient des tarifs douaniers élevés sur les produits transformés. Montréal se tourne alors vers New York et le Nord-Est américain.<sup>2</sup>

1. Voir LACOURSIÈRE, Jacques, *Histoire populaire du Québec, 1841 à 1896*, tome 3, Septentrion, 1996, pages 41 et suivantes.  
2. Voir ARTEAU, Richard, «Libre-échange et continentalisme : récapitulations», dans *La Politique économique canadienne à l’épreuve du continentalisme*, ACFAS-GRÉTSÉ, 1988, pp. 169-195.



Source : Bibliothèque et Archives nationales du Canada. Collection Travaux publics Canada. PA-110118.

C’est dans ce contexte que se développent les activités industrielles et les infrastructures de transport des marchandises dans le havre de Montréal et aux abords du canal de Lachine.

Moins de vingt ans après l’inauguration du canal, son élargissement devient nécessaire afin de répondre aux besoins des industries qui s’implantent sur ses rives, non seulement afin qu’elles puissent bénéficier d’un accès privilégié pour l’acheminement de leurs matières premières et de leurs produits finis, mais également afin qu’elles puissent s’y approvisionner en eau de refroidissement et tirer profit de son énergie hydraulique. La proximité du port de Montréal et la présence d’une main-d’œuvre abondante, canadienne-française et irlandaise, dans les quartiers environnants, sont d’autres facteurs qui militent en faveur du développement industriel en bordure du canal.

**Figure 1.10**  
L’énergie hydraulique du canal permet l’implantation de la raffinerie de sucre Redpath et de la meunerie Ogilvie dans le secteur des écluses Saint-Gabriel, 1920.

L’élargissement facilitera également le passage des navires à vapeur entre le port de Montréal et le lac Saint-Louis. Les travaux (1843-1848) vont permettre de porter la largeur du canal à 36,6 mètres, cependant que sa profondeur atteindra 2,7 mètres. Le nombre d’écluses passe alors de sept à cinq, ce qui va à la fois réduire le temps d’éclusement et accentuer les dénivellations, renforçant de la sorte la capacité hydraulique en certains endroits précis.

Des lots hydrauliques sont concédés en trois endroits, soit le long de la rue Mill (1846), où s’implantent la même année les gigantesques moulins à farine de la Royal Mills, à proximité de l’écluse Saint-Gabriel (1851), où s’installent bientôt la raffinerie de sucre

Redpath et la meunerie de la famille Ogilvie, et à la Côte-Saint-Paul (1853), royaume de John Frothingham (fabriques de clous, haches et pelles). Les concessions sont cédées, par l'administration du canal, à des industriels et spéculateurs nantis contre redevances, ce qui permet de payer en partie les emprunts contractés pour les travaux d'élargissement. L'énergie hydraulique du canal fait tourner les roues des moulins et les turbines des usines dans un environnement où le débit peut être contrôlé artificiellement par des barrages.

La révolution industrielle montréalaise du XIX<sup>e</sup> siècle, comme d'ailleurs celle des autres pays, est caractérisée par des conditions de travail extrêmement difficiles pour les ouvriers. Les nombreux manœuvres irlandais qui travaillent à l'élargissement du canal de Lachine en sont un bon exemple. Mal payés, entassés dans des baraquements peu chauffés, ceux-ci déclenchent la grève en 1843. Celle-ci durera plusieurs mois et fera six morts, sans que leurs conditions ne s'améliorent pour autant.

### 1.3.5 Le pont Victoria

Comme on l'a vu, l'abolition du système commercial colonial et des *préférences britanniques* ont forcé la province du Canada Uni et sa capitale éphémère à se retourner vers le marché américain pour développer son économie. L'amélioration rapide des relations politiques, l'abolition des tarifs protectionnistes sur les matières premières et le rapprochement commercial, conjugués au développement rapide de l'hinterland continental, vont stimuler l'économie des deux contrées. Production rimant avec exportation, il faut trouver un moyen efficace pour acheminer les marchandises et les personnes en suivant un axe nord-sud. Les canaux, conçus pour approvisionner, mais aussi pour défendre, ne traversent pas les frontières, même s'ils les longent parfois de très près. La solution réside dans une nouvelle invention britannique, le chemin de fer.

Même s'il n'est pas situé dans le havre, le tout premier chemin de fer canadien, qui relie pour la première fois Laprairie et Saint-Jean-sur-Richelieu le 21 juillet 1836, lui est intimement lié. La *Champlain and St. Lawrence Railroad*, autre réalisation innovatrice de la famille Molson, s'intègre à un réseau qui permet de relier plus efficacement Montréal à New York. Plusieurs transbordements sont toutefois nécessaires. Du port de Montréal, il faut s'embarquer sur un vapeur qui gagera la

Rive-Sud, avant de prendre le train, puis de s'embarquer à nouveau sur un bateau qui rejoindra les États-Unis via la rivière Richelieu et le lac Champlain. En 1852, le terminus de Laprairie est fermé pour être remplacé par celui de l'île Moffat (aujourd'hui intégrée à l'île Notre-Dame), à la hauteur de Saint-Lambert. La même année, la *St. Lawrence and Atlantic Railroad* inaugure une ligne de chemin de fer entre Longueuil et Sherbrooke.

**Figure 1.11**  
Construction du pont  
Victoria, 1858.

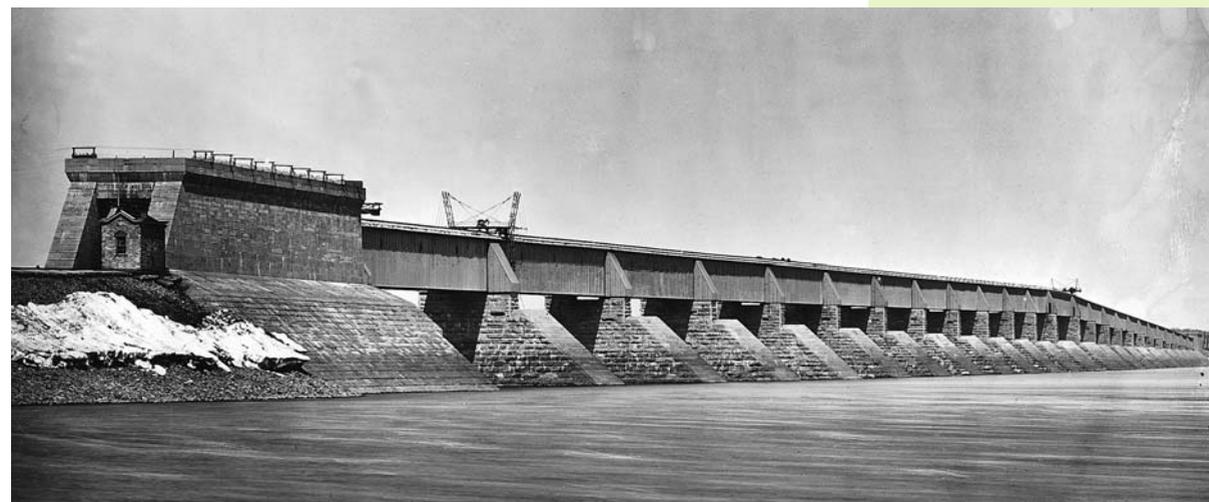


Source : Musée McCord. M15934.19.

Ce réseau naissant demeure toutefois plein d'embûches, et l'on rêve bientôt d'un lien ininterrompu entre Montréal et les États-Unis, qui permettra d'accéder directement à un port libre de glaces toute l'année. Des capitaux importants seront nécessaires pour réaliser un projet d'une telle ampleur. C'est alors que des hommes d'affaires et des politiciens montréalais, James Ferrier, William Molson et sir George Simpson en tête, se regroupent pour fonder la compagnie ferroviaire du Grand Tronc (*Grand Trunk Railway System*). George-Étienne Cartier rédige le projet de charte de l'entreprise qui voit officiellement le jour en 1851.

Les Montréalais ne bénéficiant pas de sommes suffisantes pour réaliser les ambitions du Grand Tronc, sir Alexander Galt se rend à Londres pour recueillir des fonds auprès d'investisseurs, dont les banquiers Baring Brothers. Le premier projet majeur de la compagnie sera de prolonger la ligne de la *St. Lawrence and Atlantic*, qu'elle a rachetée, jusqu'à Portland dans le Maine (1853), offrant enfin un accès à un port libre de glaces. Mais il manque toujours un maillon important à la chaîne. En effet, il faut encore traverser le fleuve en bateau-passeur pour aller prendre le train sur la Rive-Sud. Qu'à cela ne tienne, on allait construire le plus long pont ferroviaire du monde pour franchir le Saint-Laurent. Et il portera le nom de la reine d'Angleterre.

**Figure 1.12**  
Constitué d'un tube  
métallique posé sur des piles  
de pierre calcaire, le pont Victoria  
sera décrit comme la *huitième  
merveille du monde*, 1873.



Source : Musée McCord. Fonds James Duncan. M15949.18.

Le célèbre ingénieur anglais Robert Stephenson, fils de l'inventeur de la locomotive à vapeur, est le concepteur du pont Victoria. Il choisit le principe du tube métallique posé sur des piles de pierre calcaire bossagée. La construction débute en 1854. Plus de 3000 ouvriers, en majorité des Irlandais, travaillent avec acharnement, et parfois au péril de leur vie, à la réalisation de ce qui sera décrit comme la *huitième merveille du monde* par les Montréalais de l'époque. Le pont est inauguré en grandes pompes par le prince de Galles (futur Édouard VII), en 1860, soit près d'un an après son achèvement. Le tube du pont Victoria, directement tiré d'un modèle britannique habituellement réservé à de petits ponts, convenait moins à un ouvrage de cette ampleur, la fumée des locomotives n'arrivant pas à s'échapper de sa prison de métal, à tel point que le pauvre prince s'est presque asphyxié lors du voyage inaugural. La structure fut d'ailleurs transformée en 1898, lui donnant ainsi sa silhouette actuelle.

Le pont Victoria contribue à faire de Montréal un nœud ferroviaire important en Amérique du Nord. Il représente également un affranchissement significatif par rapport à l'hiver, le transport des biens et des personnes vers les États-Unis et l'Europe n'étant désormais plus assujéti aux caprices des glaces et des crues. Plus important encore, l'étroite convergence rail-navigation qui caractérise le havre à partir de 1860 constitue un avantage commercial indéniable qui assurera à Montréal le titre de métropole du Canada pendant plus de cent ans.

### 1.3.6 La pointe Saint-Charles

La venue du pont Victoria à la pointe Saint-Charles a modifié radicalement le paysage de ce secteur de Montréal, jusque-là agricole et bucolique. Outre les grands domaines appartenant aux principales communautés religieuses de Montréal, dont seule subsiste la ferme Saint-Gabriel des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, on y trouvait sous le Régime français le *Village aux Oies*, sorte de hameau temporaire où s'installaient l'automne venu les chasseurs attendant l'arrivée des oies sauvages. Les marécages qui entouraient les cabanes ont été asséchés grâce aux remblais issus de la construction du canal de Lachine. Les milliers d'ouvriers irlandais travaillant à la construction du pont Victoria devaient être logés à proximité du chantier, Montréal ne disposant pas à l'époque d'un système de transport en commun. Le site remblayé du *Village aux Oies*, situé immédiatement au nord-est des approches du pont (à l'est de la rue Bridge), apparaissait adéquat. En quelques années, on allait y développer le modeste quartier ouvrier de Victoriatown. Véritable ghetto, complètement isolé du reste de la ville par un lacs de voies ferrées, Victoriatown ne compte alors que quatre rues.

Au sud-ouest des approches du pont Victoria, le Grand Tronc érige, à partir de 1856, un immense complexe de hangars et d'ateliers d'entretien au milieu d'une vaste cour de triage. Face aux ateliers, la compagnie fait construire une rangée de maisons ouvrières attribuées à l'ingénieur Stephenson, baptisée *Sebastopol Row* (1857). Ancêtre de l'habitat vernaculaire montréalais, rare exemple de logements aménagés spécifiquement par et pour une entreprise à Montréal, l'ensemble résidentiel de la rue Sébastopol a été amputé de quatre de ses sept quadruplex au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

La transformation radicale de la pointe Saint-Charles à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ne réside pas uniquement dans une nouvelle occupation dense et étriquée du sol, axée sur l'industrie, les transports et le logement ouvrier, mais également dans la modification significative de la topographie même du site. Ainsi, vers 1860, les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame louent une partie de leurs terres afin qu'elles servent de dépotoir. Celui-ci débordera rapidement dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, modifiant graduellement la ligne du rivage. En outre, une digue est aménagée en 1888 entre le pont Victoria et Verdun, mettant à l'abri des inondations les habitants et les usines de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le quartier de Pointe-Saint-Charles. L'espace situé au-delà de la digue sera graduellement remblayé grâce à l'ajout de quantités d'autres déchets, jusqu'à former au XX<sup>e</sup> siècle une avancée considérable dans les eaux du fleuve, correspondant au tiers de la superficie totale du quartier. Notons enfin, à l'extrême ouest du site, la présence du déversoir de l'aqueduc de Montréal, aménagé en 1856 à même un bras de la rivière Saint-Pierre.



**Figure 1.13**  
En 1865, la ferme Saint-Gabriel dominait un paysage agricole et bucolique sur les berges du fleuve.

Source : Musée McCord. Fonds Alexander Henderson. MP-0000.10.87.



**Figure 1.14**  
Le Grand Tronc érige, à partir de 1856, un immense complexe de hangars et d'ateliers d'entretien au milieu d'une vaste cour de triage, 1898.

Source : Musée McCord. Fonds Alfred Walter Roper. MP-1977.76.62.

## 1.4 Le havre, au cœur de la métropole du Canada : 1861-1967

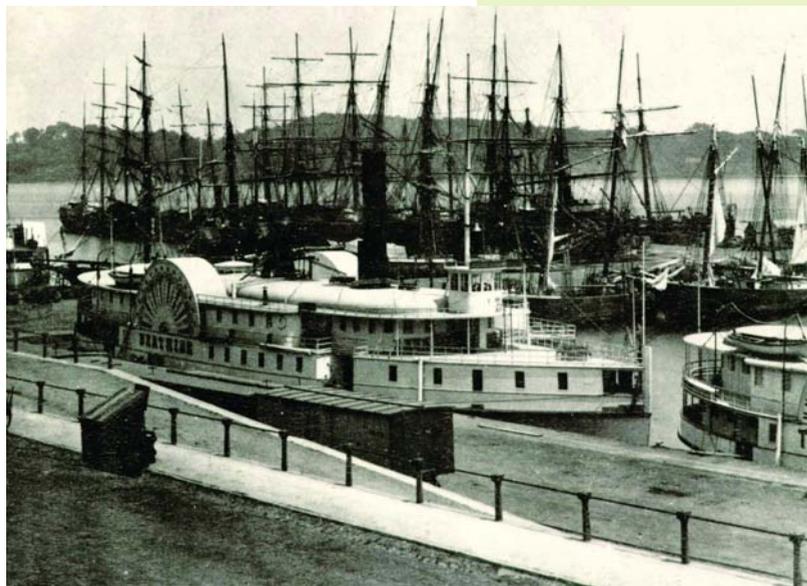
### 1.4.1 La croissance du trafic maritime

Depuis son bureau, aménagé au sommet de la tour de *Ravenscrag*, sa nouvelle résidence de l'avenue des Pins (1861), sir Hugh Allan surveille les arrivées et départs de ses navires dans le havre. Allan est devenu l'homme le plus riche du Canada grâce à sa compagnie de transatlantiques, la *Allan Royal Mail Line*, qui détient le monopole sur le transport du courrier depuis 1855 et qui exerce un quasi-monopole sur le transport des passagers entre la Grande-Bretagne et le Canada. À noter que son nom officiel est la *Montreal Ocean Steamship Company*. Seule la petite *Beaver Line* vivote dans l'ombre du géant, ancêtre prestigieux de la *Canadian Pacific Ocean Services*. Le centre nerveux de la *Allan Royal Mail Line* est alors situé dans un édifice relativement modeste qui abrite de nos jours le siège de la Société du Vieux-Port de Montréal (333, rue de la Commune Ouest). Devant cet immeuble néo-Renaissance (John William Hopkins, architecte, 1858) trône la statue de John Young, l'autre figure dominante de l'histoire du havre dans les années 1860-1870 (Louis-Philippe Hébert, sculpteur, 1908).

John Young est, à l'instar d'Allan, originaire d'Écosse, comme tant d'autres hommes d'affaires influents du Montréal victorien. Il présidera la Commission du havre de Montréal à plusieurs reprises au cours des années 1850, 1860 et 1870. Favorable au libre-échange avec les États-Unis, Young fait aussi dans l'import-export

et dans la spéculation foncière, ce qui engendra des conflits d'intérêts qui le placeront dans l'eau chaude à quelques reprises au cours de sa présidence. Toutefois, celle-ci est surtout caractérisée par un accroissement significatif de l'achalandage du port. Ainsi, le port reçoit 259 océaniques en 1860. Il en accueillera 574 l'année suivante! À cette époque, le port est ouvert à la navigation 238 jours par année en moyenne, de la fin avril à la mi-décembre. Cette augmentation est en partie attribuable à l'ouverture du pont Victoria et au dragage graduel du fleuve Saint-Laurent en amont de Québec qui permet de creuser un chenal plus profond pouvant accueillir des navires de plus fort tonnage (7 mètres en 1878, contre 5 mètres en 1854). Mentionnons que cette tâche est assumée par la Commission du havre de Montréal jusqu'en 1888, même si les travaux se déroulent parfois à plus de 200 kilomètres en aval du port. Elle sera par la suite transférée au ministère des Travaux publics du Canada (la profondeur actuelle du chenal est de 11,3 mètres). Ajoutons que la Confédération de 1867 aura pour effet de concentrer le développement de l'industrie des transports dans la portion centrale du nouveau pays, dont fait partie le havre, au détriment des provinces Maritimes et même du port de Québec.

**Figure 1.15**  
Grâce à l'ouverture du pont Victoria et au dragage du fleuve Saint-Laurent, le port accueille 574 océaniques en 1861. Photo de 1867.



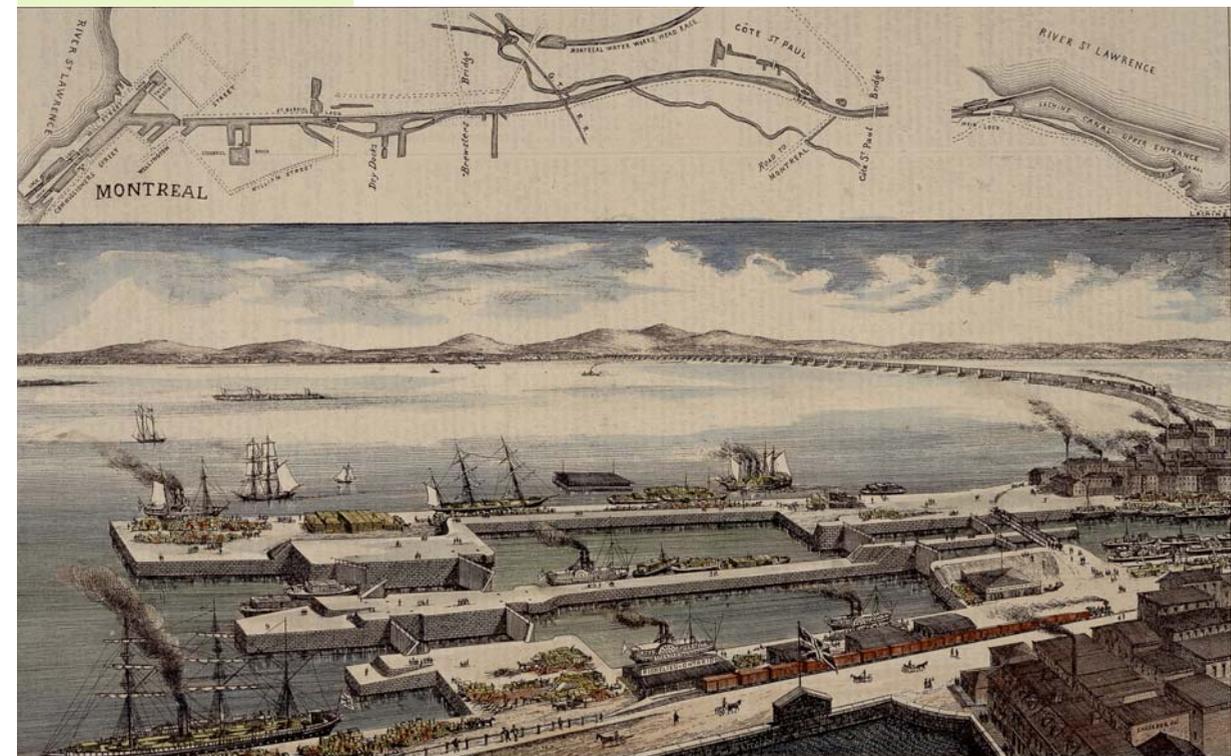
Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.

Les aménagements portuaires réalisés sous le règne de John Young sont étonnamment modestes. Il s'agit essentiellement de la construction du quai et du bassin *Windmill Point* (1863) et de l'introduction du chemin de fer sur les terrains du port (1871). Par contre, les projets non réalisés que caressait Young avaient une envergure considérable. Visionnaire, peut-être trop ambitieux pour son temps, il voulait aménager un canal reliant le fleuve Saint-Laurent au lac Champlain à la hauteur de Kahnawake, creuser un tunnel ferroviaire sous le mont Royal, ce qui sera fait quelques décennies plus tard, et construire un pont traversant le Saint-Laurent à la pointe est de l'île Sainte-Hélène (pont Royal-Albert, 1874-1876)... L'année de sa mort, on inaugure, au 357 de la rue de la Commune Ouest, un prestigieux immeuble qui abritera le siège de la Commission du havre jusqu'en 1936, puis le Conseil des Ports nationaux jusqu'en 1969 (Hopkins, Wily et Hutchison, architectes, 1874-1878).

### 1.4.2 Le second élargissement du canal de Lachine

Afin de standardiser les dimensions des canaux canadiens, le gouvernement fédéral procède à un second élargissement du canal de Lachine entre 1874 et 1883. Par suite de l'achèvement des travaux, sa largeur atteint 46 mètres, alors que sa profondeur est de 4,3 mètres. Il peut dorénavant recevoir des navires atteignant 2500 tonnes. Un grand plan d'eau baptisé bassin Peel est aménagé dans le principal coude du canal, entre les écluses 2 et 3 (Saint-Gabriel). Il permet à des océaniques d'effectuer des livraisons aux industries qui bordent le bassin, pour ensuite se retourner et revenir vers le port de Montréal. Un nouveau type de navire, spécialement adapté aux canaux, fait son apparition dans les années qui suivent. Il s'agit des *canallers*, ancêtres des *lakers* (lacquiers) dont le pont est situé à l'avant du bateau, plutôt qu'à l'arrière, facilitant ainsi les manœuvres d'entrée dans les écluses.

**Figure 1.16**  
Afin de standardiser les dimensions des canaux canadiens, le canal de Lachine est de nouveau élargi entre 1874 et 1883. Gravure de 1877.



Source : Musée McCord. Fonds Eugene Haberer. M20947.

### 1.4.3 L'industrialisation des anciens faubourgs

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les anciens faubourgs qui encadrent la vieille ville à l'est et à l'ouest subissent une métamorphose complète qui en fait les principaux quartiers industriels et ouvriers de Montréal. À l'est, l'ancien faubourg Québec, qui avait accueilli la prison du Pied-du-Courant en 1836, voit l'agrandissement rapide des installations de la brasserie Molson, la construction des bâtiments de la *Dominion Oil Cloth*, l'aménagement des entrepôts du département de la Voirie de la Ville de Montréal (division Est) et l'implantation de la gigantesque usine de la *Canadian Rubber* (1854) qui fabriquera d'abord des bottes et des imperméables en caoutchouc avant de se tourner vers l'industrie du pneu avec l'avènement de la bicyclette et de l'automobile (pneus Uniroyal). Cette dernière entreprise dispose au départ de ses propres quais, qui seront graduellement intégrés au port de Montréal.

La transformation la plus significative du secteur se produit toutefois en 1882, lorsque la nouvelle compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique (*Canadian Pacific Railway Company*) doit aplanir toute la portion du faubourg située entre la rue Berri et l’ancienne propriété du juge Panet pour y installer les voies ferrées de son premier terminus canadien qu’elle baptise gare Dalhousie en rappel du square du même nom autrefois situé à proximité. Un tunnel est creusé par la Ville de Montréal entre le port et la rue Saint-Antoine Est, dans l’axe de la rue Beaudry, afin de pouvoir acheminer les marchandises des quais vers la ville sans enjamber les



**Figure 1.17**  
À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le paysage du Griffintown et du faubourg des Récollets est façonné par la révolution industrielle. Photo de 1890.

Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.



**Figure 1.18**  
Les conditions sanitaires dans les faubourgs sont déplorables pour les familles ouvrières. Photo de 1903.

Source : Musée McCord. Fonds William Notman. II-146359.

voies ferrées. Le principal objectif du Canadien Pacifique est alors de construire un chemin de fer transcontinental jusqu’à l’autre extrémité du Canada. Sa gare Dalhousie, située en bordure du havre, allait servir de point de jonction entre le port, où arrivaient de plus en plus nombreux des immigrants venus de tous les pays européens, et l’Ouest canadien, où plusieurs d’entre eux désiraient s’installer. C’est d’ailleurs de cette gare qu’est parti le premier train à destination de Vancouver (Port Moody), le 28 juin 1886. La gare Dalhousie (plus tard connue sous le nom de dépôt Dalhousie), fermée à la suite de l’ouverture de la gare Viger en 1898, a abrité jusqu’à récemment l’École nationale de cirque.

À l’autre extrémité du Vieux-Montréal, le quartier de Griffintown et l’ancien faubourg des Récollets connaissent aussi des transformations radicales. Les habitants, surtout d’origine irlandaise, quittent rapidement le secteur, qui fait place à des industries très variées. La *New City Gas Company*, dont les immeubles existent toujours, s’y installe en 1859. Elle permet aux Montréalais de bénéficier d’un approvisionnement en gaz régulier et sécuritaire (chauffage et éclairage). Cette tradition a été perpétuée par les compagnies d’électricité implantées dans le même secteur après 1900 (*Royal Electric*, 1902, *Montreal Light Heat and Power*, 1928). De nos jours, Hydro-Québec et les

gratte-ciel du centre-ville sont logés à la même enseigne. À cela, il faut notamment ajouter d’importantes fonderies comme la *Ives and Allen* (1864-1872) et la fonderie Darling (1909). En 1871, on relie le pont Victoria au port de Montréal via la rue Brennan. Les résidents des anciens faubourgs sont repoussés à la *périphérie*, soit vers les rues Sainte-Catherine Est, Hochelaga et de Maisonneuve, dans le cas du faubourg Québec, et vers les communautés de Sainte-Anne, Saint-Gabriel, Sainte-Cunégonde et Saint-Henri-des-Tanneries, dans le cas de Griffintown et du faubourg des Récollets.

#### 1.4.4 La salubrité dans les faubourgs montréalais

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, Montréal brise de tristes records en matière de salubrité publique parmi les pays industrialisés. Les conditions sanitaires y sont déplorables pour les ouvriers et leurs familles. Le service de collecte des ordures demeure déficient, l’eau potable se fait rare, sans compter que la plupart des logements bâtis au sud de la rue Saint-Antoine n’ont toujours pas de salle de bains en 1895. Cette année-là, exaspéré par la situation, Herbert Ames publie son célèbre constat, *The City Below the Hill*, qui allait commencer à faire bouger les choses. En outre, les quartiers ouvriers sont frappés par des épidémies majeures. En 1832, le choléra décime la communauté irlandaise, intimement liée au havre et à son développement. En 1847-1848, le typhus tue plus de 2000 personnes à Montréal seulement. Le *Village aux Oies* (traduit en *Goose Village*, et plus tard connu sous le nom de Victoriatown), où l’on érige à la hâte des hangars pour loger les malades, devient leur mouvoir. Un monument, érigé à l’entrée du pont Victoria par des employés du chantier du pont, rend d’ailleurs hommage aux quelque 6000 victimes irlandaises du typhus à travers le Québec. Enfin, l’épidémie de variole de 1885, conséquence directe du manque

d’hygiène, affecte également Canadiens français et Irlandais, mal informés sur l’efficacité d’un vaccin bénéfique.

#### 1.4.5 Les premières activités récréotouristiques dans le havre

Le havre s’avère non seulement un lieu de production, de transport et parfois de misère, mais aussi un terrain de jeu extraordinaire pour l’ensemble des Montréalais. Depuis l’arrivée des Écossais, amoureux de la nature, des patinoires improvisées sont aménagées en face de la ville pour les fervents de sports d’hiver. Les Canadiens français, les Irlandais et les Mohawks de Kahnawake prennent également part aux activités qui comprennent des compétitions de raquette, de *curling*, de crosse et de *earling*. Ces deux derniers sports conjugués vont donner naissance, à Montréal, au hockey sur glace, tel que nous le connaissons aujourd’hui (1875).

En 1870, l’armée impériale britannique quitte ses casernes de l’île Sainte-Hélène. L’île, à l’exception du fort, est louée à la Ville de Montréal par le gouvernement fédéral, devenant parc public en 1874. La



**Figure 1.19**  
Le parc Sohier, aménagé au bord du fleuve, avec ses tables disposées dans le style d’une guinguette au bord de la Marne, 1890.

Source : Musée McCord. Fonds Cumming & Brewis. MP-0000.827.4.



Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.

Société Saint-Jean-Baptiste y organise un énorme pique-nique, le 24 juin, voulant ainsi évoquer les derniers moments de la Nouvelle-France. Paradoxalement, le manoir de la baronne de Longueuil est détruit à la même époque. Un service de traversier saisonnier entre le port et l'île est inauguré en 1875, permettant aux Montréalais, toutes classes sociales confondues, de profiter des bienfaits de la nature. En 1908, l'île Sainte-Hélène est vendue à la Ville de Montréal, le gouvernement du Canada se réservant l'usufruit des bâtiments à caractère militaire.

Ancêtre des parcs d'attractions montréalais (parc Belmont, Jardin des Merveilles et La Ronde), le parc Sohmer (1889) offre un divertissement populaire qui plaît aux masses ouvrières canadiennes-françaises. Aménagé au bord du fleuve, à l'emplacement de l'ancienne propriété du juge Panet, on peut y assister à un concert, aller aux vues (visionner un film, à partir de 1896), ou juger les exploits des hommes forts du quartier, à moins que l'on ne préfère y prendre une boisson, confortablement installé à une table disposée dans le style d'une guinguette au bord de la Marne. Coincé entre la brasserie Molson, à l'est, et les infrastructures du Canadien Pacifique, à l'ouest, le parc Sohmer, cette seule véritable fenêtre sur le fleuve pour les gens du quartier, disparaît dans un incendie en 1919. À l'autre extrémité du havre, des clubs nautiques se forment, tel le *Grand Trunk Boating Club* de Pointe-Saint-Charles qui déménagera rapidement ses pénates vers l'ouest de l'île de Montréal.

**Fig. 1.20**  
À l'époque, on saute les rapides de Lachine en bateau à vapeur! 1865.

Certains, préférant l'action à la contemplation, voudront sauter les rapides de Lachine, comme on le fait encore de nos jours. Des entreprises spécialisées dans les émotions fortes émergent vers 1865. À l'époque, on saute en bateau à vapeur!

Toutefois, les passagers pris du mal de mer préféreront les croisières romantiques offertes par la *Canada Steamship Lines* et par la *Richelieu and Ontario Navigation Company* qui, au départ du havre montréalais, peuvent les conduire en direction des Mille-Îles, de Murray Bay (La Malbaie), ou encore de Tadoussac. Les croisières fluviales en Amérique du Nord, instaurées par les armateurs du Mississippi, sont reprises par les fameux *bateaux blancs* qui feront les beaux jours de la navigation sur le Saint-Laurent jusqu'en 1966.

#### 1.4.6 Les périls du havre

Depuis la venue des premiers explorateurs, hauts-fonds et forts courants ont perturbé plus d'un voyage à Montréal. Le havre est connu pour son courant Sainte-Marie, qui ralentit considérablement la progression des bateaux vers le port, mais aussi pour son courant du Sault-Normand (à la hauteur de l'actuelle Cité-du-Havre), qui peut faire dévier un gros navire. Les îles, surtout les bancs de sable, très nombreux en face de la métropole, ont fait échouer plusieurs expéditions. Toutefois, rien n'est plus traître qu'un embâcle, car il se produit en quelques minutes. Les célèbres inondations de la basse-ville des printemps 1886 et 1887, causées en partie par des embâcles, ont eu un impact considérable, non seulement sur le havre, mais aussi sur l'ensemble du centre-ville de Montréal, car elles ont contribué au déplacement des activités commerciales de la rue Notre-Dame vers la rue Sainte-Catherine au cours de la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle (exemples : bijouterie Birks, grand magasin Morgan's).

Afin de remédier à la situation, on surélève la rue de la Commune de 22 pouces (environ 56 centimètres) et l'on érige deux stations de pompage à chaque



Source : Archives du port de Montréal.

**Figure 1.21**  
Dommages causés par les glaces avant la construction du mur de protection en face de la place Royale, 1870.



Source : Musée McCord. Fonds George Charles Arless. MP-0000.236.2.

**Fig. 1.22**  
L'inondation du printemps 1886 : l'eau envahit le *Bas-de-la-Ville* jusqu'à la gare Bonaventure, à l'intersection des rues Peel et Saint-Antoine.

extrémité du havre, tel que défini à l'époque (station Craig, au pied de l'actuel pont Jacques-Cartier, et station Riverside, près de la rue Mill, 1887). Ces édifices, qui sont des réalisations architecturales d'envergure, existent toujours, même s'ils ont perdu leur fonction première. Mais la principale solution au problème réside dans le *Guard Pier* (jetée Mackay, 1891-1896), réclamé par les commissaires du havre depuis 1833. Il permettra enfin de faire circuler les glaces du fleuve qui s'agglutinaient auparavant dans le port. Cette digue de protection, longue de 1,6 kilomètre, a été pensée par l'ingénieur en chef de la Commission du havre, John Kennedy.

Depuis toujours, l'hiver exerce son influence sur les Montréalais, qui en tirent parfois avantage. Ainsi, les Amérindiens se déplaçaient plus facilement l'hiver que l'été sur les rivières et les lacs gelés, qui sont difficiles ou impossibles à franchir pendant la saison estivale. Les Français, studieux, feront de même; de sorte que les contacts avec Laprairie, Saint-Lambert et Longueuil seront longtemps plus faciles pendant la saison froide. On trace alors des chemins sur la glace, balisés par des sapins, sur lesquels on se déplace en traîneaux. On poussera l'audace jusqu'à aménager une voie ferrée entre le havre et la Rive-Sud. En effet, la *Quebec, Ottawa, Montreal & Occidental Railroad Company* inaugure un service de train saisonnier pendant l'hiver 1880. L'expérience sera toutefois de courte durée, puisqu'en 1883, une locomotive s'enfonça dans les eaux glacées du Saint-Laurent, mettant un terme à l'aventure.

#### 1.4.7 Les années fastes du port

En 1896, la *Allan Line* se déleste de son dernier voilier (le *Glenmorag*). C'en est fait des coques de bois et de fonte, des mâts et des voiles. Celle-ci avait d'ailleurs été l'une des premières entreprises maritimes nord-américaines à se doter d'un transatlantique en acier, mû exclusivement par la vapeur (le *Buenos Ayrean*, 1880). Paquebots et cargos, plus rapides, permettent de rallier davantage de ports. Le havre, principale porte d'entrée internationale de Montréal, est désormais ouvert sur le monde. Il permet à Montréal et au Canada tout entier de s'émanciper, la Grande-Bretagne et, dans une moindre mesure, la France et les États-Unis, n'étant plus, grâce au transport maritime, l'unique référence en matière de culture, d'économie et d'immigration. Les pogroms en Allemagne, en Pologne (Prusse) et en Russie chassent de ces pays des milliers de juifs qui s'entassent sur des navires à desti-

nation du Canada. La pauvreté en Italie amène ici des familles entières. Des Grecs, des Hongrois, des Ukrainiens débarquent dans le havre pour peupler la métropole canadienne et en faire une ville cosmopolite.

L'année 1896 voit aussi l'élection d'un nouveau gouvernement à Ottawa, dirigé par sir Wilfrid Laurier. Son ministre des Travaux publics, le Montréalais Israël Tarte, est en bonne partie responsable des ouvrages qui ont donné au port sa configuration actuelle (1896-1902). Avec l'aide de Kennedy, ingénieur de la Commission du havre, il planifie consciencieusement l'expansion du port de Montréal, qu'il voit comme un outil de développement inéluctable de la métropole et du pays tout entier. Les trois imposantes jetées du Vieux-Port que nous connaissons aujourd'hui datent de cette époque (Alexandra, 1899, King-Edward, 1901, et Jacques-Cartier, 1904). Cette dernière est le résultat de nombreuses modifications, puisqu'un embryon de jetée existait là depuis 1839. À cela, il faut ajouter la jetée Bickerdike de 1896, déjà prévue par les commissaires, et sise à proximité de la rue Mill. Ces ouvrages sont réalisés selon de nouvelles techniques combinant caissons de bois et de béton. Après 1945, les jetées seront renforcées sur leur pourtour par l'ajout de cylindres métalliques injectés de béton.

Toutefois, la transformation la plus significative du paysage portuaire allait résider dans la construction de silos à grain et d'entrepôts en hauteur. Les premiers entrepôts du port étaient démontables (vers 1840). On les érigeait au printemps, pour ensuite les remiser l'automne venu, afin de les soustraire à l'impact de l'hiver et des glaces, le véritable entreposage à long terme se faisant dans les magnifiques édifices de pierre grise de la rue de la Commune. La popularité du port de Montréal allait cependant justifier l'édification de structures permanentes. En 1885, le Canadien Pacifique fait élever les premiers silos en bois destinés à recevoir le blé de l'Ouest canadien. Ils seront vite remplacés par des silos en acier reposant sur des

**Figure 1.23**  
Vue d'ensemble de la rue des Commissaires et du marché Bonsecours en 1895.



Source : Archives du port de Montréal, collection Archives nationales du Canada.



**Figure 1.24**  
Érigé pour le Grand Tronc en 1906, le silo numéro 5 transformera le paysage portuaire du havre, 1953.

Source : Archives gaires du Québec. Fonds Alan B. Stone.

piliers de béton. Le silo numéro 1, érigé en 1904 (et démolé en 1982) devant la place Royale, était de ce type, tout comme la portion centrale du silo numéro 5, érigé pour le Grand Tronc en 1906, et qui existe toujours en bordure de l'entrée du canal de Lachine (John S. Metcalf, ingénieur). Une autre révolution allait s'opérer avec la construction du tout premier silo au monde entièrement fait de béton (silo numéro 2, 1912). Il a été démolé en 1978, mais des vestiges subsistent le long de l'esplanade du Vieux-Port, face au marché Bonsecours. L'ensemble de ces ouvrages sera l'objet de commentaires dithyrambiques de la part des créateurs du mouvement moderne, dont Walter Gropius, fondateur du Bauhaus en Allemagne, qui fera le voyage à Montréal afin d'admirer ces réalisations audacieuses, et Le Corbusier, qui reproduira un dessin du silo numéro 2 dans son ouvrage *Vers une architecture*.

Grâce à ces équipements, le port de Montréal devient le plus grand port céréalier en Amérique du Nord à la fin de la Première Guerre mondiale. En 1926 seulement, 136 millions de boisseaux de grain seront entreposés dans les silos du havre (27 % de ce grain provient des États-Unis). Parmi les autres produits qui transitent par le port, mentionnons le bois, le charbon, la pâte à papier, la



**Fig. 1.25**  
À la fin de la Première Guerre mondiale, le port de Montréal devient le plus grand port céréalier en Amérique du Nord, 1963.

Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. VM94-A-121-9.



Source : Archives du port de Montréal.

viande, les fruits et les légumes. Afin de pouvoir conserver ces trois derniers types de produits, on érige un énorme entrepôt frigorifique à l'extrémité est de la rue Berri (John S. Metcalf, ingénieur, 1922). Son mécanisme de refroidissement au chlorure de calcium est alors à la fine pointe de la technologie. Ajoutons qu'en 1926, le port accueille 65 263 passagers voyageant sur des transatlantiques. Principal point de jonction entre la navigation océanique et la navigation intérieure en Amérique du Nord, le port de Montréal se targue d'être plus rapproché de l'Europe que n'importe quel port de mer des États-Unis. En effet, il n'est situé qu'à 2760 miles nautiques de Liverpool, contre 2783 pour Portland et 3043 pour New York.

En plus des entrepôts et des silos, le port se dote d'un poste de police (Théodore Daoust, architecte, 1923) qui comprend aussi une tour pour le séchage des boyaux d'approvisionnement en eau des navires amarés dans le havre, ainsi que des ateliers de ferblanterie et de forge. Quant à la tour de l'Horloge, complétée en 1922, elle a été entièrement restaurée en 2002. La tour a pour but d'accueillir les voyageurs dans le havre et de rendre hommage aux marins morts au combat au

cours de la Première Guerre mondiale. Elle servait autrefois de point d'appui à des convoyeurs aujourd'hui disparus. Le prince de Galles en a posé la pierre angulaire en 1919.

Parmi les changements à la périphérie du port, mentionnons l'inauguration, en 1909, par la *Montreal and Southern Counties Railways*, d'un premier service de train de banlieue montréalais permettant de relier Montréal à Saint-Lambert, à Greenfield Park et même à Granby via le pont Victoria. L'entreprise fait élever un terminus, situé à l'angle des rues McGill et d'Youville (1923), qui sera en activité jusqu'en 1955. Autre modification d'importance, le prolongement du boulevard Saint-Laurent au sud de la rue Notre-Dame (1911-1912), qui allait entraîner la démolition du vieux couvent des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, dont plusieurs bâtiments remontaient au XVIII<sup>e</sup> siècle. Un projet de prolongement de la rue Saint-Denis/Bonsecours jusqu'au fleuve, et qui devait entraîner la démolition de la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours, surnommée la chapelle des Marins, est heureusement resté lettre morte.

#### 1.4.8 Le pont Jacques-Cartier

**Fig. 1.26**  
Afin de conserver les denrées périssables, le port érige un énorme entrepôt frigorifique à l'extrémité est de la rue Berri, 1922.

Dès 1929, le gouvernement fédéral reconnaît l'importance historique du canal de Lachine. Cette infrastructure majeure avait mobilisé toute une population au cours des années 1820. Cent ans plus tard, un autre projet d'envergure allait faire de même pour une autre génération. Il s'agit de la construction du pont Jacques-Cartier. Le rêve d'un pont entre Montréal et Longueuil n'était pas nouveau. John Young y avait pensé en 1874, puis le projet Shearer avait été soumis, sans plus de succès, en 1914.

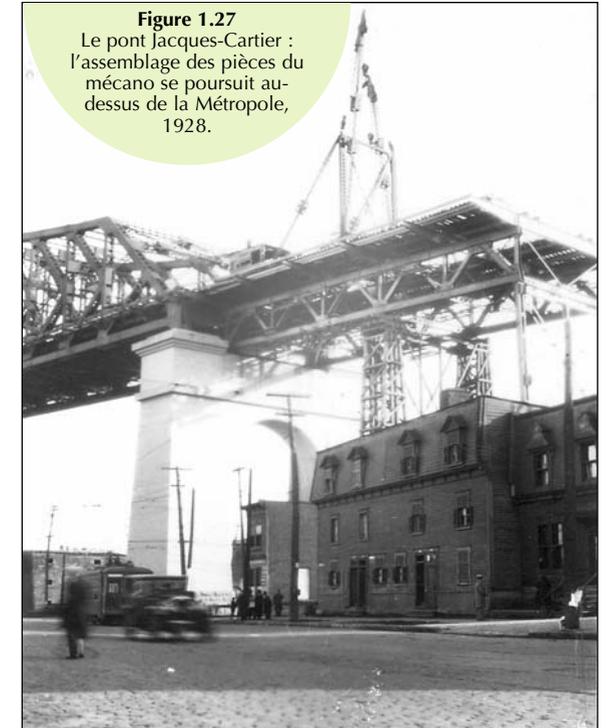
L'augmentation rapide du nombre d'automobilistes au cours des années 1920 allait cependant rendre impérative la construction d'un pont leur étant destiné. Plusieurs emplacements sont alors évalués. Celui permettant un point d'appui central sur la pointe est de l'île Sainte-Hélène est retenu. Le tablier du pont doit également être suffisamment élevé afin de permettre le passage des plus gros navires en route vers le havre.

Les expropriations en vue d'aménager les approches du pont sur l'île de Montréal sont un véritable casse-tête. Si la démolition des entrepôts du département de la Voirie ne pose pas de problème, en revanche, celle des usines de savon de l'influente famille Barsalou

**Fig. 1.28**  
Inauguré le 24 mai 1930, le pont Jacques-Cartier devient alors le plus imposant monument du havre, 1941.



Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. VM6-D780-23-15-2.



**Figure 1.27**  
Le pont Jacques-Cartier : l'assemblage des pièces du mécano se poursuit au-dessus de la Métropole, 1928.

Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. VM6-D780-23-15-1.

s’avère impossible, entraînant une modification du tracé du pont auquel on donne le surnom de *pont croche*. Les travaux débutent en 1925, selon les dessins de J. B. Strauss, à qui l’on doit notamment le célèbre *Golden Gate Bridge* de San Francisco. Le pont Jacques-Cartier est inauguré le 24 mai 1930, juste à temps pour célébrer le centenaire de la Commission du havre. Il sera d’ailleurs nommé pont du Havre (*Harbour Bridge*) avant d’être rebaptisé Jacques-Cartier en 1934, année des fêtes du 400<sup>e</sup> anniversaire de la découverte du Canada par l’explorateur malouin. La France offre alors un buste de Cartier, que l’on installe près de la sortie menant à l’île Sainte-Hélène (et non pas les quatre prétendues tours Eiffel au sommet de la structure, qui sont plutôt un clin d’œil de ses concepteurs). Le pont Jacques-Cartier devient alors le plus imposant monument du havre, et de Montréal dans son ensemble. Il constitue l’aboutissement d’un siècle d’efforts pour faire du havre montréalais un noyau de transports sans rival au Canada.

#### 1.4.9 La crise et la Seconde Guerre mondiale

La crise boursière de 1929, qui allait engendrer une crise économique et sociale pendant les dix années suivantes, aura un impact considérable sur le havre, comme sur l’ensemble du monde occidental. Les autorités du port se poseront des questions sur l’acheminement des immenses réserves de nourriture entreposée dans le havre aux populations d’Amérique qui crient famine. Ces mêmes autorités devront décider du sort des milliers de personnes en détresse qui fuient l’Europe hitlérienne en direction du Canada et des États-Unis. L’heure est aux décisions d’envergure nationale. Pour ces raisons, la Commission du havre est dissoute et remplacée par le Conseil des ports nationaux, en 1936. Cette nouvelle instance sera en mesure de gérer l’ensemble des entrées et sorties maritimes à travers le Canada.

Afin de créer des emplois pour les milliers de chômeurs montréalais issus de la crise, le maire de la métropole canadienne, Camillien Houde, entreprend des travaux municipaux qui auront un impact durable sur la ville (le Jardin botanique, plusieurs bains et marchés publics) et sur le havre. En 1931, l’île Sainte-Hélène, maintenant facilement accessible via le pont Jacques-Cartier, est visée par ces grands travaux municipaux. L’architecte paysagiste Frederick G. Todd, à

qui l’on doit notamment le plan d’aménagement de Ville-Mont-Royal, est mandaté pour réaménager l’espace et ériger des pavillons. Parmi les réalisations de cette époque, mentionnons la tour de Lévis (D. Beaupré, architecte, 1936), qui n’est rien d’autre qu’un château d’eau élégamment vêtu, le pavillon des sports, aménagé à proximité de l’emplacement du manoir de la baronne de Longueuil (actuel restaurant Hélène-de-Champlain, 1937), et le chalet des baigneurs (complété en 1953), tous édifiés grâce au granit de brèche extrait localement, dont la forte teneur en oxyde de fer donne aux bâtiments une coloration orangée. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le vieux fort de l’île Sainte-Hélène servira de camp d’internement des Allemands et des Italiens vivant au Québec, ainsi que de prison pour les déserteurs de l’armée canadienne (1939-1946).

Le Canadien National (CN), né en 1923 de la fusion de plusieurs compagnies ferroviaires, entretient de grands projets pour Montréal. En 1930, il amorce la construction d’un viaduc ferroviaire devant relier l’ancienne cour de triage du Grand Tronc de Pointe-Saint-Charles, à un vaste complexe Art déco au centre-ville,

semblable au *Rockefeller Center* de New York. Le projet comprend un hôtel et plusieurs tours à bureaux. Mais la crise allait remettre tout cela en question. Seuls le viaduc et la gare incluse dans le concept original seront réalisés à cette étape (1938-1943), découpant Griffintown et l’ancien faubourg des Récollets en deux portions inégales, désormais isolées l’une de l’autre. Au sud-ouest des ateliers du Grand Tronc, reconstruits en 1929, le CN aménage une nouvelle cour de triage sur des remblais qui priveront la ferme Saint-Gabriel de son accès direct au fleuve. La crise et la guerre terminées, d’autres projets ambitieux font surface. Ainsi, en 1948, un projet d’autostrade est évoqué le long de la rue de la Commune, qui aurait notamment entraîné la destruction du marché Bonsecours. Étrangement, on voyait à l’époque cette autoroute urbaine surélevée comme un attrait touristique...

#### 1.4.10 La Voie maritime du Saint-Laurent et le pont Champlain

Les pressions considérables visant à doter le Midwest industriel d’un meilleur accès à l’océan Atlantique vont déboucher sur la création de la gigantesque Voie maritime du Saint-Laurent (1954-1959), dont la construction sera financée à la fois par les États-Unis et le Canada. Celle-ci est inaugurée par le président Eisenhower et la reine Élisabeth II, le 26 juin 1959. Les administrateurs du havre devront déployer d’énormes efforts pour conserver leurs partenaires maritimes, notamment en permettant l’ouverture du port toute l’année à partir de 1964. Cela est rendu possible grâce au travail acharné des brise-glaces qui se frayent un chemin sur le Saint-Laurent en s’inspirant de l’exploit du navire danois *Helga Dan*, arrivé dans le port de Montréal le 4 janvier 1964, après une semaine de lutte contre les glaces. Trois ans plus tard, le port manutentionne son premier conteneur, avant d’inaugurer le premier terminal de conteneurs au Canada, en novembre 1968. Le port a manutentionné plus de 1 100 000 conteneurs en 2003.

**Fig. 1.29**  
Le chalet des baigneurs de l’île Sainte-Hélène était à l’origine implanté sur les berges du fleuve, 1953.



Source : Archives gaies du Québec. Fonds Alan B. Stone.

**Figure 1.30**  
La construction du viaduc ferroviaire donnant accès à la gare Centrale scinde en deux le faubourg des Récollets et Griffintown, 1941.



Source : Canadian Airways Limited.



**Fig. 1.31**  
Le pont Champlain permettra, notamment, le développement de l'île des Sœurs, 1960.

Source : Archives du port de Montréal.

À la veille de la Révolution tranquille, le développement effréné des banlieues justifie la construction d'un troisième lien avec la Rive-Sud dans le havre. Le pont Champlain est érigé de 1957 à 1962 (P. L. Pratley, ingénieur), permettant, entre autres, de développer l'île des Sœurs, sur laquelle il s'appuie partiellement (anciennement île Saint-Paul). Les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame, installées là depuis plus de deux siècles, cèdent l'île à un promoteur de Chicago en 1956 (Les Structures Métropolitaines) qui négocie un bail emphytéotique avec la *Quebec Home and Mortgage* pour développer un ensemble de logements et de commerces dessinés par le célèbre architecte Ludwig Mies van der Rohe (1965-1969). Sa station-service, incluse dans le projet, est unique au monde. C'est le début d'une formidable aventure entre Montréal et l'architecture moderne, à laquelle le havre va participer allègrement. La sauvegarde du patrimoine fait aussi des progrès, comme en témoignent la restauration de la ferme Saint-Gabriel en 1965-1966 et l'ouverture du musée Stewart qui s'installe dans un fort de l'île Sainte-Hélène retapé en 1962.

#### 1.4.11 Expo 67 : l'apothéose

L'élection de Jean Drapeau à la mairie (1954-1957 et 1960-1986) secoue la ville, figée dans un certain immobilisme depuis 1930. La plus grande réalisation de cette période est sans contredit la tenue dans le havre de l'Exposition universelle de 1967, dont le thème rassembleur sera *Terre des Hommes*. Cet événement de première importance à l'échelle planétaire a attiré plus de 50 millions de visiteurs entre

le 28 avril et le 27 octobre 1967. Plus significative encore que le nombre record d'entrées, est l'impulsion créée par l'Expo, qui permet au monde entier de découvrir un nouvel art de vivre. Bien plus qu'une simple exposition, il s'agira en fait d'un coup d'œil précurseur sur l'époque qui est la nôtre!

Les sites pressentis dès 1960 pour accueillir l'événement sont, soit trop éloignés du centre-ville, soit sans intérêt. Le maire souhaite déployer l'Expo sur les îles devant Montréal, mais le site est trop petit. Le directeur du port de Montréal de l'époque, Guy Beaudet, émet alors l'idée d'utiliser les 25 millions de tonnes de roc extrait des tunnels du chantier du métro, du pont-tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine et du dragage du fleuve afin de créer un site exceptionnel au milieu du fleuve Saint-Laurent, face au centre-ville. Ainsi, l'île Sainte-Hélène est agrandie en la reliant à l'île Ronde et à l'île aux Fraises, cependant que l'île Notre-Dame est créée de toutes pièces, la petite île Moffat lui servant tout de même de base. La jetée Mackay est élargie, devenant ainsi la Cité-du-Havre. L'ensemble du quartier de Victoriatown, jugé insalubre par la Ville de Montréal, a été rasé en

**Figure 1.32**  
L'autoroute Bonaventure deviendra l'accès routier principal à la Place d'Accueil d'Expo 67 et au centre-ville, 1966.



Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. B-32-11.

1964-1965. On y a aménagé une partie du stationnement d'Expo 67 (l'autoparc Victoria), ainsi qu'une portion de l'autoroute Bonaventure, en plus d'y construire l'Autostade, un stade en plein air de 25 486 places où a joué l'équipe de football canadien, Les Alouettes de Montréal, de 1967 à 1975.

Sur l'ensemble du site, de véritables icônes de l'architecture du XX<sup>e</sup> siècle sont érigées. Le pavillon de la France (Jean Faugeron, architecte, 1966), le pavillon des États-Unis d'Amérique (Richard Buckminster Fuller, ingénieur de Chicago, 1966), ce premier dôme géodésique représentant la biosphère, devenu depuis le symbole ultime des expositions internationales de notre Terre (Exposition de Vancouver, Epcot Center, etc.), et enfin Habitat 67, complexe d'habitation révolutionnaire dessiné par l'Israélien Moshe Safdie, alors qu'il était toujours étudiant à l'université McGill.

**Figure 1.34**  
Vue à vol d'oiseau de l'Expo 67.



Source : Gordon F. Callaghan, Callaghan-Bagshaw Inc., Montréal.

**Fig. 1.33**  
Plus de 50 millions de visiteurs ont franchi les tourniquets de l'Expo 67, 1967.



Source : Bibliothèque nationale du Québec.

*L'Homme*, d'Alexander Calder, le plus important stable jamais conçu par l'artiste américain, vient couronner le tout. Pour accéder à l'Expo, on prend le métro, dont le tunnel s'engouffre sous le lit du fleuve (actuelle station Jean-Drapeau), on emprunte l'Expo-Express à partir de la Cité-du-Havre, ou l'on arrive par l'autoroute Bonaventure nouvellement construite (1966).

## 1.5 La restructuration du havre ancien : de 1968 à aujourd’hui

### 1.5.1 La fin d’une époque

L’année 1968 correspond à un tournant important dans l’histoire du havre et du monde dans son ensemble. L’ambiance n’est plus la même. Conflits sociaux, revendications politiques et guerres marquent les années qui suivent. Depuis quelque temps déjà, la Voie maritime joue pleinement son rôle, drainant l’activité économique vers le Midwest, au détriment de New York et de Montréal. Les gouvernements, conscients de cette problématique, multiplient les projets publics visant à rééquilibrer la prospérité entre les deux régions. À Montréal, la construction de l’auto-route Ville-Marie sera entreprise au nord du Vieux-Montréal.

En 1970, le canal de Lachine ferme complètement, et une partie de ses écluses et bassins sont remblayés. Le port doit se restructurer afin de demeurer compétitif. On décide alors de remblayer le bassin sis entre les quais Jacques-Cartier et Victoria afin d’y aménager un terminal de conteneurs (1973). Les amoureux du Vieux-Montréal, qui ont réussi à le faire classer arrondissement historique par le gouvernement du Québec (1964), voient d’un mauvais œil ce projet qui risque d’anéantir leurs efforts pour revitaliser la ville ancienne.

### 1.5.2 Repenser le havre

En 1975, le rapport Lincourt, produit par la Société générale des systèmes urbains, à l’initiative du Conseil des ports nationaux, recommande de relocaliser la plupart des activités portuaires à l’est du Vieux-Montréal. Le projet de terminal est donc abandonné après les travaux de remplissage, et un long processus de consultation publique s’amorce. Différents projets de redéveloppement du havre sont soumis entre 1975 et 1983, certains impliquant la construction d’hôtels et d’immeubles d’habitation imposants semblables à ceux du havre ancien de Boston. Les Montréalais optent plutôt pour un espace public et dégagé qui sera leur *fenêtre sur le fleuve*. Une esplanade verdoyante est réalisée en 1983-1984 à l’emplacement des silos et convoyeurs démolis (Peter Rose, architecte), deux ans après la création de la Société du Vieux-Port (1981). Le projet se poursuit en 1990-1991 avec le déblaiement partiel et l’aménagement des bassin et quai Jacques-Cartier (Cardinal et Hardy, architectes), puis par la reconversion partielle des entrepôts du quai King-Edward en *Centre des Sciences*.

Entre temps, le site de l’Expo, dont la vocation s’est perpétuée en *Terre des Hommes* annuelle jusqu’en 1981, a vu le quart de ses pavillons rasés l’année précédente pour faire place aux Floralias internationales de Montréal. La plupart des autres pavillons, conçus comme des structures temporaires, sont détruits entre 1984 et 1989, afin d’être remplacés par des espaces verts. Une plage publique est aménagée à l’île Notre-Dame, sous la nouvelle administration du maire Jean Doré. L’ancien pavillon de la France est recyclé en centre d’expositions (le Palais des civilisations) avant de devenir le Casino de Montréal en 1993. L’ancien pavillon des États-Unis, dont le revêtement en acrylique transparent a brûlé en 1978, est transformé en centre d’interprétation sur la gestion de l’eau (la Biosphère). Habitat 67 devient rapidement un complexe d’habitation luxueux auquel s’ajoutent deux autres projets d’appartements en copropriété dans les années qui suivent. Le musée d’Art contemporain, installé à la Cité-du-Havre depuis 1968, sera plus tard relocalisé près de la Place des Arts. Radio-Canada conserve son immense Studio 1 et l’Expo-théâtre devient un studio de cinéma.

Quant au canal de Lachine, il est pris en main par Parcs Canada en 1975. On aménage une piste cyclable sur ses berges et on procède à l’excavation partielle des deux premières écluses en 1984. Le bassin Peel est excavé en 2001, les autres écluses sont restaurées et le canal est finalement rouvert à la navigation de plaisance en mai 2002. Aux deux extrémités du havre, d’autres projets se matérialisent dont le projet Faubourg Québec à l’est et, à l’ouest, la Cité Multimédia, dans l’ancien faubourg des Récollets, et la Cité du Cinéma où l’on tourne d’importants longs métrages.

En 1983, la gestion du port de Montréal est confiée à la Société du port de Montréal, un organisme plus à même de comprendre les enjeux locaux (connue sous le nom d’Administration portuaire de Montréal ou APM depuis 1999). Depuis ce temps, le port a repris de la vigueur, jusqu’à devenir le plus important port de conteneurs de la côte est canadienne. Le Vieux-Port, situé devant le Vieux-Montréal, a également été réaménagé partiellement par la Société du Vieux-Port de Montréal, mais le sort de plusieurs portions du havre ancien, dont le territoire s’étend du pont Champlain à l’ouest, jusqu’au pont Jacques-Cartier à l’est, incluant les accès depuis sa périphérie, mérite encore réflexion. La Société du Havre de Montréal a été créée dans le but de proposer des solutions visant à réaménager l’ensemble du secteur dans une perspective d’avenir, mais aussi dans le respect des meilleurs éléments de son passé.



**Fig. 1.35**  
Avec la démolition des silos numéros 1 et 2, les Montréalais redécouvrent leur *fenêtre sur le fleuve*, 1983.

Source : Banque d’images - Pierre Malo.

## Bibliographie

### Brochures, dépliants et livres

- APPLETON, Thomas E., *Ravenscrag, The Allan Royal Mail Line*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1974.
- ARTEAU, Richard, « Libre-échange et continentalisme : récapitulations », dans *La Politique économique canadienne à l'épreuve du continentalisme*, ACFAS-GRÉTSÉ, Montréal, 1988.
- BUTEAU, Hélène, *Évolution d'un espace urbain (numéro 1)*, « Synthèse des recherches archéologiques du site de la place Jacques-Cartier (BjFj-44), 1996-1998 », Collection Patrimoine archéologique de Montréal, Montréal, Archéotec inc., 2003.
- CIDEM-COMMUNICATIONS, *Voies de fer et voies d'eau, Le patrimoine de Montréal : Quartiers du sud-ouest*, Collection Pignon sur rue, Montréal, Ville de Montréal, 1983.
- COLLAB, *Expo 67, guide officiel*, Toronto, Maclean-Hunter, 1967.
- COMMISSION INDUSTRIELLE DE MONTRÉAL, *Montréal, La Métropole du Canada*, Montréal, 1931.
- DÉZIEL, Julien, *Histoire de Verdun, 1665, 1876-1976*, Verdun, Comité du centenaire, 1976.
- LACOURSIÈRE, Jacques, *Histoire populaire du Québec, 1841 à 1896*, tome III. Septentrion, Montréal, 1996.
- LEBLOND DE BRUMATH, A., *Histoire populaire de Montréal depuis son origine jusqu'à nos jours* (exemplaire n° 806 B), Collection Jacques-Cartier, Bibliothèque canadienne, Montréal, Librairie Beauchemin, 1913.
- MARSAN, Jean-Claude, *Montréal en évolution*, Montréal, Fides, 1974.
- MONTRÉAL HARBOUR COMMISSIONERS, *The Growth of a Great Port* (exemplaire n° 6028), Montréal, 1927.
- PINARD, Guy, *Montréal, son histoire, son architecture*, tome 2, Ottawa, Les éditions La Presse, 1988.
- POTHIER, Louise, DUGUAY, Françoise (ARCHÉOCÈNE), *Le Domaine agricole d'un marchand aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, Le Site LeBer à l'île des Sœurs*, Collection Patrimoines (dossiers), Montréal, Les Publications du Québec, 1993.
- RUMILLY, Robert, *Histoire de Montréal* (5 tomes), Montréal, Fides, 1970.
- SERVICE DE LA PLANIFICATION DU TERRITOIRE, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal* (12 volumes), Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1980-1990.
- WILSON, Pierre, POUSSART, Annick, *Montréal, par ponts et traverses*, Montréal, Pointe-à-Callière, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal et Éditions Nota bene, 1999.

### Actes, études et rapports

- A.Q.P.I., « Montréal portuaire et ferroviaire », Actes du 5<sup>e</sup> congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, 8 et 9 mai 1992, Montréal, 1993.
- ARKÉOS INC. et ARCHÉOCÈNE INC., « Fouille archéologique du site préhistorique BiFj-49, pointe nord de l'île des Sœurs », Montréal, Ville de Verdun, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Direction de Montréal, avril 1998.
- COLLAB., « Le Vieux-Port de Montréal, Consultation publique, Document d'information et de synthèse », Montréal, Comité consultatif du Vieux-Port de Montréal, 1985.
- DE GRANDPRÉ, Louise, MALO, Pierre, « Autoroute Bonaventure, Étude du secteur » (rapport final), Montréal, Institut d'Urbanisme, Université de Montréal, 1988.
- ETHNOSCOPE, « Inventaire et fouille archéologiques du site LeBer (BiFj-1) et inventaire archéologique de la pointe nord (BiFj-49), île des Sœurs, Verdun », rapport d'activités 1995, Verdun, Ville de Verdun, Ministère de la Culture et des Communications du Québec, octobre 1997.
- ETHNOSCOPE, « Plan directeur de mise en valeur du site militaire de l'île Sainte-Hélène », Montréal, parc Jean-Drapeau, Ville de Montréal, 2001.
- GROUPE DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE DU PORT DE MONTRÉAL, « Travaux d'aménagement du Havre de Montréal, 1830-1850 » (étude préliminaire), Montréal, UQAM, 1982.
- MALO, Pierre, « Faubourg des Récollets, Projet de mise en valeur », Projet de recherche (rapport final), Montréal, School of Urban Planning, McGill University, 1991.
- SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL, « Le centre ancien, le Vieux Port et le secteur des gares de Montréal : proposition d'inscription d'un ensemble de biens montréalais sur la liste du patrimoine mondial », rapport du comité d'experts sur Montréal et la liste du patrimoine mondial (document de travail), Montréal, janvier 2002.
- WILLIS, John, « Le canal de Lachine 1840-1900 » (rapport préliminaire), Région du Québec, Environnement Canada-Parcs, 1983.

### Journaux et revues

- DESLOGES, Yvon, « Le canal de Lachine. L'eau à l'œuvre », *Continuité*, numéro 93 (été 2002), pp. 29-35.
- PINARD, Guy, « Canal de Lachine, Du projet des sulpiciens à la réincarnation en voie de plaisance », *La Presse*, 21 mai 2002, pp. E-1 et E-3.

